

# **Vasa vägdistrikts väghållningplan 2001-2015**

**Plan- och bilagsdel**



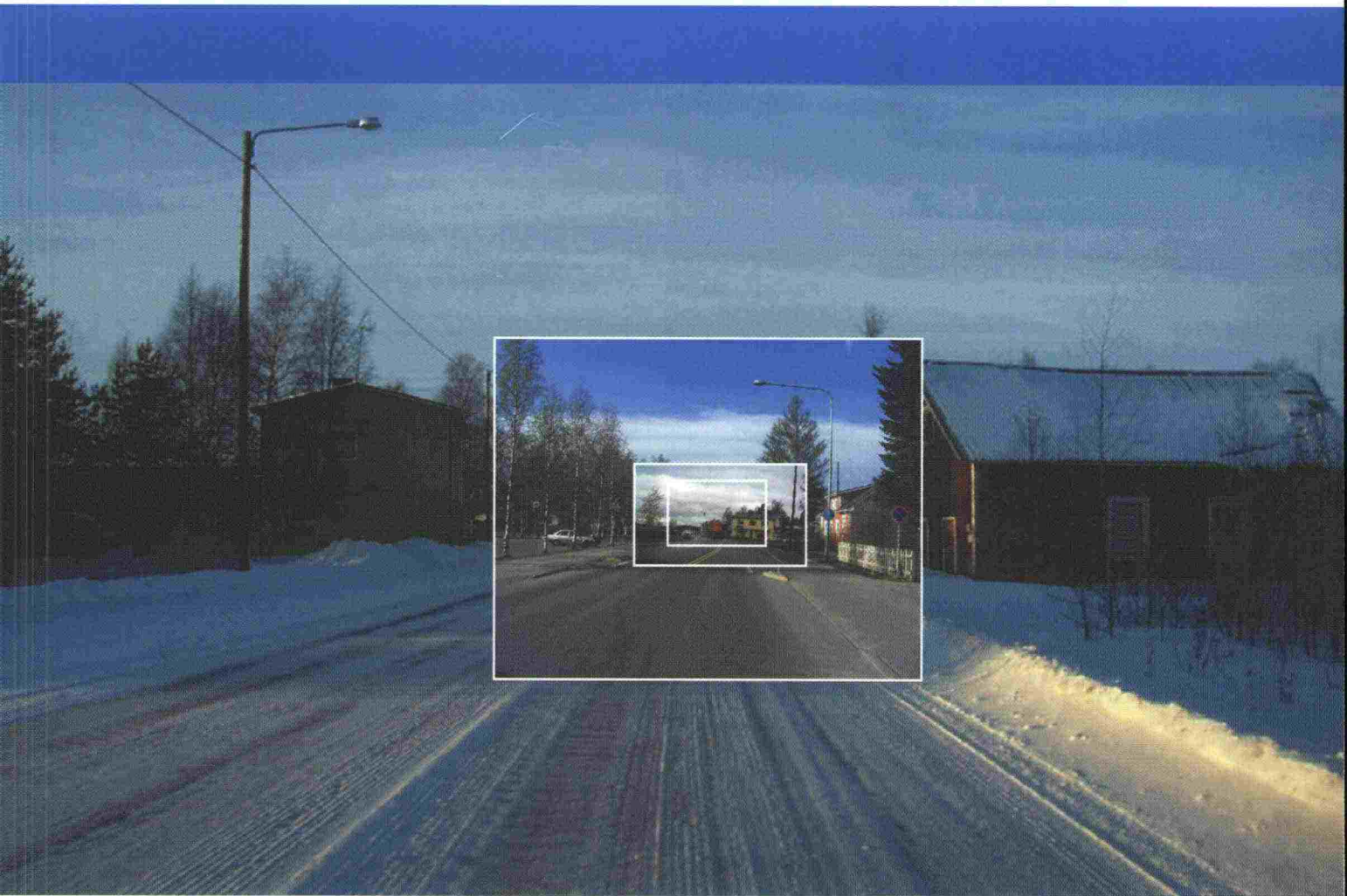
Vasa vägdistrikt  
Vasa 2001



Vasa vägdistrikt

# Vasa vägdistrikts långsiktiga plan 2015

Sammandrag



Vasa 2001





# VASA VÄGDISTRIKTS VÄGHÅLLNINGSPLAN 2001 – 2015

## Allmänt

Vasa vägdistrikts väghållningsplan för åren 2001–2015 är en långsiktig strategisk plan, där de centrala riktlinjerna och prioriteringarna för väghållningen under de följande 15 åren presenteras. Den långsiktiga strategiska planen betjänar främst styrningen av vägdistriktets egen väghållning och fungerar som grund för den årliga verksamhets- och finansieringsplanen. Planen är också avsedd för vägdistriktets samarbetspartner så att de vid behov kan beakta den i sitt arbete. Vid utarbetandet av planen har man beaktat principerna och prioriteringarna i Vägverkets plan "Riktlinjer för väghållningen 2015" samt riktlinjerna gällande väghållningen och vägtrafiken i kommunikationsministeriets publikation "Kohti älykästä ja kestävää liikennettä".

Vasa vägdistrikts långsiktiga plan har förbättrats under ledning av en arbetsgrupp, som förutom vägdistriktets egna experter har bestått av representanter för Vägförvaltningens centralförvaltning samt Södra Österbottens, Mellersta Österbottens och Österbottens förbund. Under arbetets gång ordnades två seminarier för samarbetspartner och intressegrupper, där utgångspunkterna, målen, linjedragningarna och planens innehåll presenterades. Den respons som erhöles från seminarierna har utnyttjats i planen.

## Utgångspunkter och mål för planen

Som utgångspunkter för utarbetandet av planen beaktade man följande mest centrala särdrag hos Vasa vägdistrikt och dess väghållning:

- Det finns klart flera arbetsplatser inom primärproduktionen i landskapen inom Vasa vägdistrikt än i resten av landet. Arbetsplatserna är jämnt fördelade inom landskapen.
- Skicket hos de belagda vägarna inom vägdistriktet är klart under genomsnittet för landet.
- Det finns många grusvägar med tjälskador i vägkroppen inom vägdistriktet. De beräknade reparationskostnaderna är de största av alla vägdistrikt.
- Anslutningstätheten på huvudvägarna är stor på grund av den bandliknande bebyggelsen.
- Antalet invånare inom Vasa vägdistrikt minskar och koncentrationen till landskapscentra fortsätter.

Vasa vägdistrikts finansiering har minskat kraftigt under 1990-talet. För väghållningen användes 543 Mmk år 1993 och cirka 330 Mmk år 2000. Trafikarbetet däremot har ökat med cirka 7 % från 1993 till 1999.



**Målet för Vasa vägdistrikt** är att genomföra en väghållning som baserar sig på en hållbar utveckling. Som ett resultat av väghållningen bibehålls vägnätets omfattning och skick sådana, att de är så optimala som möjligt med tanke på helheten i fråga om trafiksystemet, samhället och trafikanterna och att de stöder region- och samhällsutvecklingen i olika delar av distriktet.

Väghållningsmålen har bestämts för följande delområden:

- samhällsekonomisk effektivitet,
- stöda verksamhetsförutsättningarna för näringslivet,
- regional jämlikhet,
- social jämlikhet,
- trafiksäkerhet och
- miljö.

**Av målen för delområdena** inom väghållningen ansågs följande samhälleligt betydande mål, som Vasa vägdistrikt i stor utsträckning kan inverka på med sin väghållning, vara de viktigaste:

- Det viktigaste med tanke på den samhällsekonomiska effektiviteten är att väghållningsåtgärderna väljs och genomförs så effektivt och ekonomiskt som möjligt och att vägnätets skick och dagliga farbarhet tryggas inom hela distriktet året runt.
- Det viktigaste med tanke på verksamhetsförutsättningarna för näringslivet är att man tryggar de nödvändiga transporterna för näringslivet och landsbygdens primärproduktion under alla årstider.
- Det viktigaste för miljöns del är att man minskar grundvatten- och bullerolägenheterna till följd av väghållningen och vägtrafiken.

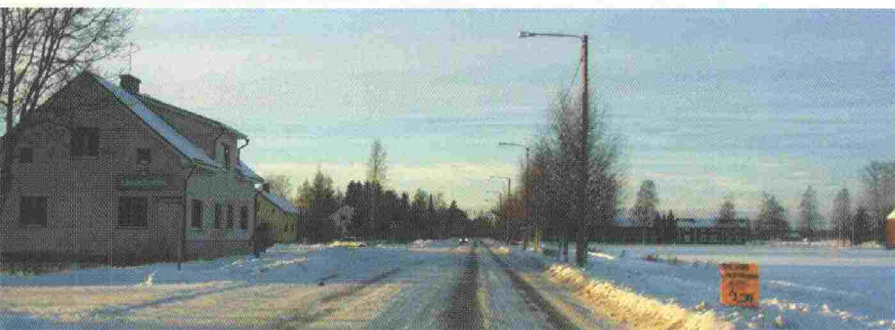
Vägnätet i Vasavägdistrikt område

- Riksväg
- Stamväg
- Landsväg
- Bygdeväg





# Huvudpunkter i planen



Riktlinjerna för Vasa vägdistrikts våghållningsplan 2001–2005 har bildats som en kombination av två alternativa riktlinjer. I det första alternativet betonades frågor som är viktiga för näringslivet, såsom att utveckla terminalförbindelserna och vägarna inom stornätet samt att förbättra trafiksmidigheten och -säkerheten på huvudvägarna. I det andra alternativet betonades förbättringen av miljön och trafiksäkerheten samt trafikförhållandena i tätorterna.

Vasa vägdistrikts årliga finansieringsnivå är under planperioden 2001–2015 i genomsnitt 343 Mmk/år, vilket är 91 Mmk (ca 20 %) mindre än behovet som bestämts i behovsundersökningarna och 30 Mmk (ca 10 %) större än finansieringen 1999. Vid bestämningen av kostnaderna har man utgått från kostnadsnivån 1999 (jordbyggnadskostnadsindex 106,3). Den genomsnittliga årliga finansieringen enligt delområde för planperioden 2001–2015 framgår av bifogade tabell.

4

Våghållningens delområde	Kostnader år 1999		Genomsnittlig planenlig finansiering 2001– 2015		Förändring till finansieringen 1999	Finansie- rings- behov
	Mmk	%	Mmk/år	%	Mmk	Mmk/år
<b>1. Service</b>	<b>89,8</b>	<b>28,7</b>	<b>95,0</b>	<b>27,7</b>	<b>+ 5,2</b>	<b>102,0</b>
- vinterunderhåll	38,1	12,2	42,0	12,2	+ 3,9	45,5
- skötsel av trafikmiljö	22,9	7,3	24,0	7,0	+ 1,1	24,5
- skötsel av konstruktioner och anordningar	11,3	3,6	11,5	3,4	+ 0,2	13,0
- skötsel av grusvägar	17,5	5,6	17,5	5,1	0,0	19,0
- skötsel av färjetrafiken						
<b>2. Underhåll och ersättande investeringar</b>	<b>112,8</b>	<b>36,0</b>	<b>115,0</b>	<b>33,5</b>	<b>+ 2,2</b>	<b>137,3</b>
- underhåll av beläggningar	38,5	12,3	45,0	13,1	+ 6,5	59,0
- underhåll av konstruktioner och anordningar	9,8	3,1	10,0	2,9	+ 0,2	12,3
- reparation av väggroppsmedförelse, grusvägar	17,1	5,5	8,0	2,4	- 9,1	9,0
- konstruktionsförbättring och -förstärkning på belagd väg av konditionsorsaker	41,0	13,1	44,0	12,8	+ 3,0	47,0
- grundlig reparation och förnyande av bro av konditionsorsaker	6,4	2,0	8,0	2,3	+ 1,6	10,0
<b>3. Utbyggnads- och nyinvesteringar</b>	<b>53,4</b>	<b>17,1</b>	<b>79,5</b>	<b>23,2</b>	<b>+ 26,1</b>	<b>136,8</b>
- utbyggnadsinvesteringar	39,1	12,5	64,5	18,8	+ 25,4	107,3
- nyinvesteringar	14,3	4,6	15,0	4,4	+ 0,7	29,5
<b>4. Planering</b>	<b>8,8</b>	<b>2,8</b>	<b>9,0</b>	<b>2,6</b>	<b>+ 0,2</b>	<b>10,0</b>
<b>5. Trafikledning</b>	<b>1,8</b>	<b>0,6</b>	<b>2,5</b>	<b>0,7</b>	<b>+ 0,7</b>	<b>3,0</b>
- service och underhåll av anordningar och system i anknytning till trafikledning	1,3	0,4	2,0	0,6	+ 0,7	2,3
- investeringar i anordningar och system i anknytning till trafikledning	0,5	0,2	0,5	0,1	0,0	0,7
<b>6. Ersättningar och markanskaffningar</b>	<b>13,9</b>	<b>4,4</b>	<b>14,0</b>	<b>4,1</b>	<b>+ 0,1</b>	<b>15,0</b>
<b>7. Vägförvaltningen och dess investeringar</b>	<b>32,5</b>	<b>10,4</b>	<b>28,0</b>	<b>8,2</b>	<b>- 4,5</b>	<b>30,0</b>
<b>Våghållningen sammanlagt</b>	<b>313,0</b>	<b>100,0</b>	<b>343,0</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 30,0</b>	<b>434,1</b>



## Beskrivning av väghållningsplanen enligt produktgrupp

### Service

Vinterunderhållsnivån bibehålls huvudsakligen på nuvarande nivå. Servicen förbättras dock i fråga om vinterunderhållet på de mest livligt trafikerade huvudvägarna och riksväg 8 samt på gång- och cykelvägarna. På vägnätet av lägre klass ökas det s.k. anpassade underhållet, där åtgärderna riktas tidsmässigt och lokalt precis efter behovet. Användningen av salt inom halkbekämpningen minskas och användningen av ersättande ämnen ökas. Tätortssaneringarna ökar kostnaderna för vinterunderhållet.

Nivån hos skötseln av trafikmiljön bibehålls huvudsakligen oförändrad. Servicenivån för vägmarkeringarna, belysningen och vägmärkena bibehålls oförändrad. Snyggheten och trivseln på rast- och parkeringsplatserna förbättras. I städer och tätorter bibehålls skötseln av grönområdena i stort sett oförändrad eller förbättras en aning. Slåtter av vägrenarna på landsbygden sker mera sällan. Den lokala befolkningens intresse för och deltagande i skötseln av vägmiljön ökas. På grund av tätortssaneringarna ökar kostnaderna för skötseln av trafikmiljön. Kvalitetsnivån hos skötseln av konstruktionerna, anordningarna, broarna och grusvägarna bibehålls oförändrad.



### Underhåll och ersättande investeringar

Med underhåll och ersättande investeringar bibehålls vägens användbarhet och konstruktionsmässiga skick samt återställs skicket hos skadade och nötta konstruktioner.

Under planperioden återställs skicket hos dåliga beläggningar till god nivå på livligt trafikerade huvudvägar. Ytbehandlingar med asfaltmassa ökas jämfört med nuläget. Livligt trafikerade ytbehandlade grusvägar beläggs och lågtrafikerade ytbehandlade vägar ändras till grusvägar. På de övriga vägarna bibehålls beläggningarnas skick oförändrat. Skicket hos gång- och cykelvägarnas beläggningar och konstruktion förbättras. På områden med bullerproblem tar man i bruk s.k. tysta beläggningar. Man fäster speciell uppmärksamhet vid skicket hos utrustningen och anordningarna på rast- och parkeringsplatserna, framförallt på vägar som är viktiga för turismen och den tunga trafiken.

I fråga om de ersättande investeringarna effektiveras förbättringen av de belagda vägarnas konstruktion en aning jämfört med nuläget. Tyngdpunkten är lagd på livligt trafikerade huvudvägar och vägar som är viktiga för näringslivets transporter. Reparationerna av tjälskadorna på grusvägarna minskas jämfört med nuläget tack vare de stora satsningarna under de senaste åren. Den finansiering som under planperioden anvisats för reparationer av tjälskador i vägkroppen hos grusvägarna motsvarar således i stort sett behovet. På vägnätet för stora specialtransporter genomförs åtgärder enligt de nya kraven. Grundliga reparationer och förnyanden av broar ökas en aning jämfört med nuläget.





## Utbyggnads- och nyinvesteringar

Med utbyggnadsinvesteringarna förbättras det nuvarande vägnätet. Med nyinvesteringarna skapas nya förbindelser eller förändras det nuvarande vägnätet väsentligt.

Tyngdpunkten i fråga om förbättringen av vägnätet är lagd på stomnätet samt på infarts- och omfartsvägarna och terminalförbindelserna i Vasa, Seinäjoki och Karleby. Nätet av gång- och cykelvägar kompletteras och nya byggs i anknötning till huvudvägarna och i tätorterna. Hållplatsregleringarna för kollektivtrafiken förbättras. Antalet tätortssaneringar ökas en aning och hastighetsbegränsningarna i tätorterna sänks till 40 km/h. Trafiksäkerheten förbättras med hjälp av lätttrafikregleringar, anslutningsregleringar och trafikledning. Grundvattenskydd och bullerbekämpningar genomförs främst i samband med andra projekt. Separata grundvattenskydd kan inte genomföras i samma omfattning som tidigare. Grusvägarna på grundvattenområdena och i bycentra beläggs.

De mest betydande utbyggnads- och nyinvesteringarna i Vasa vägdistrikt 2001–2015 framgår av bifogade bild.

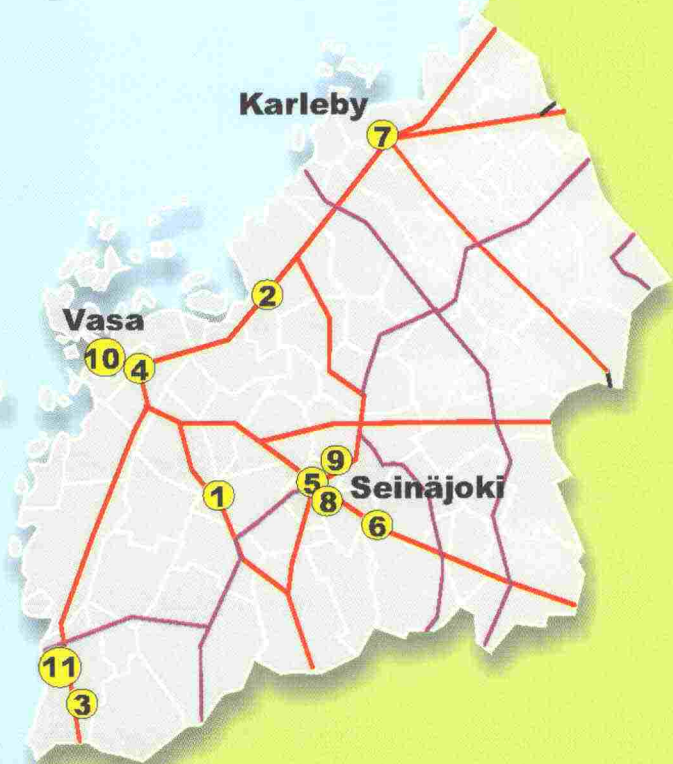
## Fördelning av utbyggnads- och nyinvesteringar enligt område



## Trafikledning

Betydelsen av trafikledningen ökar under planperioden på grund av den kraftigt ökande informationstekniken. Antalet variabla hastighetsbegränsningar ökas på vägarna inom stomnätet. Väglogs-, väder- och trafikinformationen till trafikanterna ökas. Nätet av väginformationsställen utvidgas genom att man bygger fem nya informationsställen. Den automatiska hastighetsövervakningen utvidgas i samarbete med polisen på de farligaste huvudvägsavsnitten och korsningssområdena.

## De mest betydande utbyggnads- och nyinvesteringarna i Vasa vägdistrikt 2001–2015



- ① Rv 3, förbättring av sträckan Jalasjärvi - Helsingby, 86 Mmk
- ② Rv 8, förbättring av sträckan Vasa - Karleby, 122 Mmk
- ③ Rv 8, förbättring av sträckan Åbo distrikts gräns - Bäckliden, 41 Mmk
- ④ Rv 8, byggande av Smedsby omfartsväg, 125 Mmk
- ⑤ Rv 18, byggande av Seinäjoki norra omfartsväg, 70 Mmk
- ⑥ Rv 18, förbättring av sträckan Seinäjoki - Alavo, 37 Mmk
- ⑦ Lv 749, byggande av Karleby hamnväg, 48 Mmk
- ⑧ Rv 18/ Rv 19, byggande av Sammonkatu och Pultra planskilda trafikplatser, 40 Mmk
- ⑨ Rv 19, förbättring av sträckan Seinäjoki - Nurmo, 10 Mmk
- ⑩ Lv 724, förbättring av sträckan Hemstrand - Brändö, 25 Mmk
- ⑪ Lv 662, förbättring av sträckan Tjock - Kristinestad, 11 Mmk



## Förverkligandet av målen

Den planenliga väghållningen stöder de riksfattande riktlinjerna för väghållningen med beaktande av de lokala specialbehoven. Den planenliga väghållningen har ingen väsentlig inverkan på **den samhällsekonomiska effektiviteten** inom väghållningen. Effektiviteten och lönsamheten inom väghållningen förbättras tack vare fri konkurrens. Vägnätets skick och dagliga farbarhet bibehålls i stort sett oförändrade på de flesta vägarna, men på vissa vägar sker dock förbättringar och på andra försämringar. De kombinerade transporterna och funktionsdugligheten hos transportkedjorna bibehålls på nuvarande nivå.

Planen stöder **verksamhetsförutsättningarna för näringslivet** väl. Funktionsdugligheten hos transportkedjorna förbättras när huvudvägarna, terminalförbindelserna och trafikledningen utvecklas. Man strävar efter att säkerställa de transporter som är viktiga för näringslivet på vägnätet av lägre klass med hjälp av anpassat underhåll och anpassade reparationer. Anslutningen av riksväg 8 till E- och TEN-näten betonar vägens betydelse som internationell trafikled.

Riktlinjerna i planen medför inga väsentliga förändringar för **den regionala jämlikheten inom rörligheten**.

**Den sociala jämlikheten** stöds genom att man bättre än hittills beaktar rörlighetsbehoven för barn, åldringar och icke-bilburna. Det här målet främjas genom att man bygger nya gång- och cykelvägar och förbättrar deras underhållsnivå. Speciell vikt fästs vid halkbekämpningen.



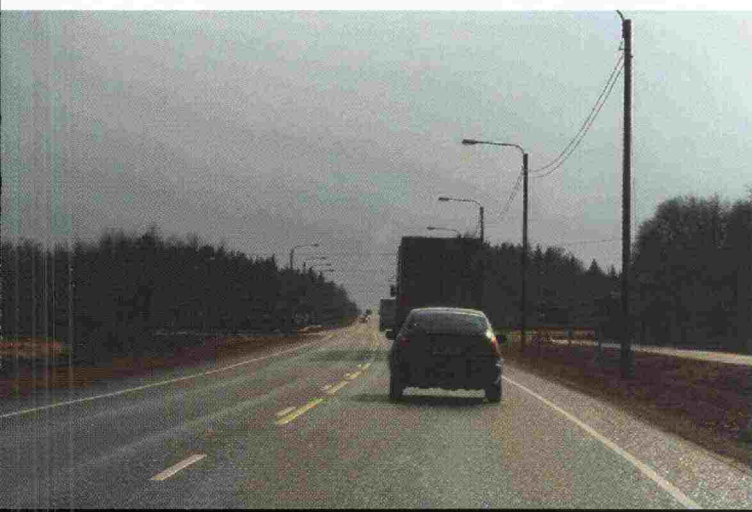
Förutsättningarna för kollektivtrafiken förbättras med hållplatsregleringar och utveckling av färdkedjor. Det sker ingen väsentlig förändring i rörlighetsförhållandena i glesbygder. Den anropsstyrda kollektivtrafiken blir allt vanligare, speciellt i glesbygder.

Planen främjar **trafiksäkerheten**, men de uppställda målen nås inte till alla delar. Säkerheten för gång- och cykeltrafiken förbättras tack vare effektivare underhåll och nya gång- och cykelvägar. Antalet avkörnings- och mötesolyckor minskar och deras följder lindras tack vare investeringarna på huvudvägnätet. Trafiksäkerhetsplanerna enligt kommun och ekonomisk region förbättrar för sin del säkerheten för rörligheten.

Största delen av **miljömålen** förverkligas inte i planen. Bara de mest skyndsamma grundvatten- och bullerskydden genomförs.





## Förändringar i rörlighetsförhållandena

Av rörlighetsförhållandena för olika färdssätt förbättras förhållandena för gång- och cykeltrafiken inom hela distriktet. På vägarna inom stomnätet förbättras rörlighetsförhållandena för alla färdssätt. Förhållandena för personbils- och godstrafiken försämras en aning inom de största stadscentra. I övrigt bibehålls rörlighetsförhållandena i genomsnitt på nuvarande nivå. Det finns stora förväntningar beträffande rörlighetsförhållandena på vägnätet av lägre klass i glesbygder, men av de behovsenliga förbättringsåtgärderna kan bara en liten del genomföras.





# Rörlighetsförhållandena 2015 jämfört med nuläget framgår av sammanfattningen på bakpärmen.

	Vasa, Seinäjoki och Karleby	Övriga tätorter	Glesbygder		
			Stomvägar	Övriga huvudvägar	Övriga vägar
<b>Personbils- trafik</b> 	↓ Förhållandena för personbilstrafiken försämras lite. Trafiktillväxten är störst i dessa stadsregioner. På vissa vägsnitt stockas trafiken tidvis.	0 Förhållandena för personbilstrafiken bibehålls i stort sett oförändrade. Trafiksmidigheten är fortfarande bra.	↑ Smidigheten och säkerheten för personbilstrafiken förbättras, eftersom man i fråga om service, underhåll och investeringar har satsat på stomnätet.	0 På de övriga huvudvägarna bibehålls förhållandena oförändrade. Man har gjort få investeringar i förhållande till behovet.	↓ Förhållandena för personbilstrafiken förändras just inte alls. Det vidtas mycket få förbättringsåtgärder jämfört med behovet. Anpassat underhåll ökar.
<b>Godstrafik</b> 	↓ Smidigheten och funktionssäkerheten för godstrafiken försämras en aning. I Karleby förbättras förbindelserna till hamnen.	0 Förhållandena för godstrafiken bibehålls i stort sett oförändrade trots förbättringen av terminal förbindelserna och anslutningsregleringarna.	↑ Förhållandena för godstrafiken förbättras tack vare vägbreddningar, anslutningsregleringar och byggandet av omkörningsfält.	0 Förhållandena för godstrafiken förändras inte väsentligt. Med Underhållsåtgärder, service och vissa förbättringsåtgärder bibehålls den nuvarande nivån.	0 Förhållandena för godstrafiken bibehålls i stort sett oförändrade med hjälp av anpassad service och anpassade reparationer.
<b>Kollektiv- trafik</b> 	0 Förhållandena för kollektivtrafiken förbättras bara lite med hjälp av väghållningsåtgärder.	0 Det sker inga stora förändringar i förhållandena för kollektivtrafiken i tätorterna. Hållplatsregleringarna förbättrar verksamhetsförutsättningarna en aning.	↑ Kollektivtrafiken på huvudvägarna löper bättre tack vare hållplatsregleringar, vägbreddningar och omkörningsfält.	0 Förhållandena för kollektivtrafiken förändras just inte på de övriga huvudvägarna. Hållplatsregleringarna förbättrar verksamhetsförutsättningarna.	0 Förhållandena för kollektivtrafiken bibehålls i stort sett oförändrade med hjälp av anpassad service och anpassade reparationer. Antalet turer minskar i glesbygderna.
<b>Gång- och cykeltrafik</b> 	↑ Det byggs flera gång- och cykelvägar i närheten av stadsregionerna. Nätet är mera täckande och enhetligt. Servicenivån förbättras, speciellt halkbekämpningen. Säkerheten för rörligheten förbättras.	↑ Det byggs flera gång- och cykelvägar. Nätet är mera täckande och enhetligt. Servicenivån förbättras, speciellt halkbekämpningen. Säkerheten för rörligheten förbättras.	↑ Det byggs flera gång- och cykelvägar samt underfarter i anknytning till bosättningen och servicen. Säkerheten förbättras.	↑ Det byggs flera gång- och cykelvägar samt underfarter i anknytning till bosättningen och servicen. Säkerheten förbättras.	↑ Det byggs flera gång- och cykelvägar i byarna och vid serviceställena.

- ↑ förbättras
- 0 ingen betydande förändring (förbättras delvis, försämras delvis)
- ↓ försämras

## Ytterligare information:

Vasa vägdistrikt  
Korsholmsplanen 44, PB 93,  
65101 VASA

Vägdirektör Juhani Salonen, tel. 0204 22 7500  
Planingschef Aira Korhonen, tel. 0204 22 7503

# **Vasa vägdistrikts väghållningsplan 2001 – 2015**

**VÄGFÖRVALTNINGEN**

**Vasa 2001**



PUBLIKATIONEN UTDELAS / SÄLJES:

VASA VÄGDISKTRIKT, VÄGHÅLLNINGS PLANERING

VÄGFÖRVALTNINGEN

Vasa vägdistrikt

PB 93

Korsholmsesplanaden 44

65101 Vasa

Tfn: 020422157

## SAMMANFATTNING

Målen i Vasa vägdistrikts långsiktiga plan baserar sig på målen i Vägverkets plan "Riktlinjer för väghållningen 2015" samt på särdragen hos väghållningen och förhållandena inom Vasa vägdistrikt. Målen gäller samhällsekonomisk lönsamhet, verksamhetsförutsättningar för näringslivet, regional och social jämlikhet samt trafiksäkerhet och miljö.

Riktlinjen för Vasa vägdistrikts långsiktiga väghållningsplan för åren 2001–2015 har bildats av en kombination av två alternativa riktlinjer. I det första alternativet betonades frågor som är viktiga för näringslivet, bl.a. utvecklingen av terminalförbindelserna och vägarna inom stomnätet samt förbättringen av trafiksmidigheten och –säkerheten inom huvudvägarna. I det andra alternativet betonades förbättringen av miljö och trafiksäkerheten samt trafikförhållandena i tätorterna.

Finansieringsnivån för Vasa vägdistrikt är i medeltal 343 Mmk/år, vilket är 91 Mmk (ca 21 %) mindre än behovet, som bestämts i behovsundersökningarna, och 30 Mmk (ca 10 %) större än nivån 1999. Vid kostnadsbestämningen har man använt kostnadsnivån 1999 (jordbyggnads-kostnadsindex 106,3).

Servicekostnaderna uppgår under planperioden till ca 95 Mmk/år. Servicenivån bibehålls huvudsakligen oförändrad. Servicen förbättras ställvis t.ex. i fråga om vinterunderhållet på de mest livligt trafikerade huvudvägarna, riksväg 8 samt gång- och cykelvägarna. På vägnätet av lägre klass ökar mängden anpassat underhåll. De årliga kostnaderna för underhåll och ersättande investeringar är 115 Mmk under planperioden. Konditionen hos beläggningarna på de livligt trafikerade huvudvägarna, som är i dåligt skick, återställs i gott skick. På de övriga vägarna bibehålls skicket i stort sett oförändrat. Skicket hos de livligt trafikerade huvudvägarna och gång- och cykelvägarna förbättras. Reparationerna av menföresskador på grusvägarna minskas från nuläget.

För utbyggnads- och nyinvesteringar har reserverats 79,5 Mmk/år under planperioden. Största delen av summan har reserverats för utbyggnadsinvesteringar. Behovet av utbyggnads- och nyinvesteringar uppskattades till 136,7 Mmk/år. Tyngdpunkten inom förbättringen av vägnätet är lagd på stomnätet och in- och utfarterna till Vasa, Seinäjoki och Karleby samt terminalförbindelserna. Nätet av gång- och cykelvägar kompletteras och nya byggs längs huvudvägarna och i tätorterna. Tätortssaneringar ökas en aning. Trafiksäkerheten förbättras med hjälp av lättrafikregleringar, anslutningsregleringar och trafikledning. För trafikledningens del ökas antalet variabla hastighetsbegränsningar på stomnätet liksom också informationen till trafikanterna. Den automatiska hastighetsövervakningen utökas. Grundvattenskydd genomförs bara i samband med andra projekt.

Den planenliga väghållningen stöder verksamhetsförutsättningarna för näringslivet. Huvudvägs- och terminalförbindelserna förbättras. Planen stöder målen för den sociala jämlikheten genom att ställningen för kollektivtrafiken och den lätta trafiken förbättras. Riktlinjen för väghållningen har ingen väsentlig inverkan på den samhällsekonomiska lönsamheten som helhet, även om effektiviteten och lönsamheten inom väghållningen förbättras. Det sker inga väsentliga förändringar inom den regionala jämlikheten för rörligheten. Planen främjar trafiksäkerheten, men de uppställda målen nås inte till alla delar. Största delen av miljömålen uppnås inte.

Av rörlighetsförhållandena för olika färdssätt förbättras förhållandena för fotgängarna och cyklister inom hela distriktet. På vägarna inom stomnätet förbättras rörlighetsförhållandena för alla färdssätt. I övrigt bibehålls rörlighetsförhållandena i medeltal på nuvarande nivå. Förhållandena för personbils- och godstrafiken försämras en aning i stadsregionerna.



## FÖRORD

Vasa vägdistrikts väghållningsplan för åren 2001–2015 är en långsiktig strategisk plan, där de centrala riktlinjerna och prioriteringarna för väghållningen under de följande 15 åren presenteras. Den långsiktiga strategiska planen betjänar främst styrningen av vägdistriktets egen väghållning och fungerar som grund för den årliga verksamhets- och finansieringsplanen. Planen är också avsedd för vägdistriktets samarbetspartner så att de vid behov kan beakta den i sitt arbete. Vid utarbetandet av planen har man beaktat principerna och prioriteringarna i Vägverkets plan "Riktlinjer för väghållningen 2015" samt riktlinjerna gällande väghållningen och vägtrafiken i kommunikationsministeriets publikation "Kohti älykästä ja kestävää liikennettä".

Vasa vägdistrikts långsiktiga plan har förberetts under ledning av en arbetsgrupp, som förutom vägdistriktets egna experter har bestått av representanter för Vägverkets centralförvaltning samt Södra Österbottens, Mellersta Österbottens och Österbottens förbund. Som konsult har Suunnittelukolmio Oy fungerat. Under arbetets gång ordnades två seminarier för samarbetspartner och intressegrupper, där utgångspunkterna, målen, linjedragningarna och planens innehåll presenterades. Den respons som erhöles från seminarierna har utnyttjats i planen.

Vasa vägdistrikts långsiktiga plan har gjorts enligt finansieringsramen 343 Mmk/år. Ramen är cirka 10 % större än finansieringsramen för 1999. De finansiella granskningarna i planen har gjorts enligt kostnadsnivån för 1999 (jordbyggnadskostnadsindex 106,3).

Vasa vägdistrikts långsiktiga plan består av två delar: en plandel, där målen, den egentliga planen och dess effekter presenteras, och en bilagsdel, där utgångspunkterna, väghållningsbehovet och alternativen för riktlinjerna för verksamheten jämte granskningarna av effekterna presenteras.

Vasa vägdistrikts långsiktiga plan förnyas vart femte år.

Vasa, April 2001

Vägdirektör Juhani Salonen





# PLANDEL

SAMMANFATTNING  
FÖRORD

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1. VÄGHÅLLNINGSMÅL .....</b>	<b>8</b>
<b>1.1 Allmän beskrivning.....</b>	<b>8</b>
<b>1.2 Mål för väghållningen .....</b>	<b>9</b>
<b>1.3 Prioritering av målen.....</b>	<b>11</b>
<b>2. VÄGHÅLLNINGSBEHOV .....</b>	<b>13</b>
<b>3. VÄGHÅLLNINGSPLAN 2001–2015.....</b>	<b>14</b>
<b>3.1 Utgångspunkter för riktlinjerna för verksamheten .....</b>	<b>14</b>
<b>3.2 Beskrivning av riktlinjerna för verksamheten enligt produktgrupp.....</b>	<b>17</b>
<b>4. EFFEKTERNA AV PLANEN .....</b>	<b>23</b>
<b>4.1 Förverkligande av mål.....</b>	<b>23</b>
<b>4.2 Rörlighetsförhållanden 2015.....</b>	<b>25</b>
<b>5. OM UTGÅNGSPUNKTERNA FÖRÄNDRAS.....</b>	<b>29</b>
<b>6. UPPFÖLJNING AV PLANEN .....</b>	<b>29</b>
<b>7. BEHOVEN AV FORTSATTA UTREDNINGAR .....</b>	<b>29</b>

# 1. VÄGHÅLLNINGSMÅL

## 1.1 Allmän beskrivning

Målen i Vasa vägdistrikts långsiktiga plan baserar sig på Vägverkets plan "Riktlinjer för väghållningen 2015", riktlinjerna för väghållningen och vägtrafiken i kommunikationsministeriets publikation "Kohti älykästä ja kestävää liikennettä" samt på särdragen hos vägnätet, väghållningen och förhållandena inom Vasa vägdistrikt, av vilka följande är de mest centrala med tanke på måluppställningen:

- Antalet invånare inom Vasa vägdistrikt minskar och koncentrationen till landskapscentra fortsätter.
- Det finns klart flera arbetsplatser inom primärproduktionen i landskapen inom Vasa vägdistrikt än i resten av landet. Arbetsplatserna är jämnt fördelade inom landskapen.
- Skicket hos de belagda vägarna inom vägdistriktet är klart under genomsnittet för landet.
- Det finns många grusvägar med tjälskador i vägkroppen inom vägdistriktet. De beräknade reparationskostnaderna är de största av alla vägdistrikt.
- Anslutningstätheten på huvudvägarna är stor på grund av den bandliknande bebyggelsen.

Utgångspunkterna för planeringen framgår detaljerat av planens bilagsdel.

Vasa vägdistrikt har som mål att väghållningen skall basera sig på en hållbar utveckling, där resultatet är att vägnätets omfattning och skick är sådana att de är så optimala som möjligt med tanke på helheten i fråga om trafiksystemet, samhället och trafikanterna och att de stöder region- och samhällsutvecklingen i olika delar av distriktet.

De allmänna vägarna förenar olika trafiknät och färd sätt till ett enhetligt trafiksystem samt möjliggör ekonomiskt och funktionellt förmåliga färd- och transportkedjor. För att säkerställa detta deltar vägdistriktet med sin sakkännedom och sina ekonomiska resurser i utarbetandet av planer för trafiksystem inom landskapen, stadsregionerna och kommunerna. Dessutom deltar vägdistriktet med sin

sakkännedom i utarbetandet av landskapsplaner och kommunernas gemensamma generalplaner.

I trafiksystemen inom stadsregionerna och tätorterna gynnar man i allt större utsträckning kollektivtrafiken och den lätta trafiken. I utvecklingen av gång- och cykelvägarna betonar deras kontinuitet. Med regleringarna strävar man efter att minska behovet av dyra investeringar som främst betjänar personbilstrafiken och samtidigt förbättra rörlighetsmöjligheterna för speciellt barn, äldre, rörelsehindrade och icke-bilburna. Servicnivån på vägarna på landsbygden hålls under planperioden sådan, att områdena bibehålls livsdugliga. Personbilen kommer också i fortsättningen att vara det vanligaste fortskaffningsmedlet på landsbygden.

Man fäster speciell uppmärksamhet vid smidiga och funktionssäkra godstransporter. Det är därför viktigt att huvudvägarna hålls i gott skick. På grund av det stora antalet arbetsplatser inom primärproduktionen är det speciellt viktigt att trygga transporterna för landsbygdens basproduktion, torvtransporterna samt virkestransporterna till industrierna på vägnätet av lägre klass.

Att förbättra säkerheten för vägtrafiken är ett centralt mål för väg- och trafikpolitiken också under planperioden. Olyckorna i tätorter minskar med hjälp av gång- och cykelvägslösningar, en tydlig hierarki mellan väg- och gatunätet, lägre hastighetsbegränsningar samt med hjälp av trafikstyrning, -ledning och -begränsningar. Utanför tätorterna vill man speciellt inverka på mötes-, singel- och lätttrafikolyckorna.

Betydelsen av miljöfrågorna kommer att poängteras under planperioden. Det är därför viktigt att man inom väghållningen gynnar lösningar, med vilka man undviker uppkomsten av miljöolägenheter och minskar behovet av rörlighet och transporter. Behovet av grundvattenskydd kommer att betonas under planperioden. I och med att trafikmängderna ökar borde man mera än hittills satsa på att förebygga olägenheterna av trafiken.



## 1.2 Mål för väghållningen

Vasa vägdistrikts väghållningsmål är följande:

### Samhällsekonomisk effektivitet

- Väghållningsåtgärderna inriktas och dimensioneras så effektivt och ekonomiskt som möjligt.
- Vägnätets skick och dagliga farbarhet tryggas inom hela distriktet under hela året.
- Med väghållningen och trafikregleringarna möjliggör man kombinerade transporter och fungerande färdkedjor mellan olika trafikformer och inom vägtrafiken mellan olika färdstätt.
- Med väghållningen stöder man, som en del av utvecklingen av trafiksystemet, samordningen och förtätningen av samhällsstrukturen så att möjligheterna till kollektivtrafikresor, cykling och gångtrafik ökar.
- Med väghållningen stöder man målen för hela landets, landskapens, stadsregionernas och kommunernas trafiksystem samt genomför de utvecklingsinvesteringar som framställs i dessa planer. Utarbetandet av trafiksystem för landskapen kopplas samman med utarbetandet av landskapsplanerna. För Seinäjoki och Karleby-Jakobstads stadsregioner görs planer för ett trafiksystem, medan planen för trafiksystemet för Vasa stadsregion uppdateras.

### Stöda verksamhetsförutsättningarna för näringslivet

- Man erbjuder fungerande och säkra huvudvägsförbindelser samt fungerande och säkra förbindelser till terminaler av riksomfattande betydelse.
- Riksväg 8 ansluts till E- och TEN-vägnäten och riksväg 18 utvecklas till en väg på riksvägsnivå.
- På vägnätet av lägre klass tryggas de transporter som är nödvändiga för näringslivet och landsbygdens primärproduktion under alla årstider.
- Med hjälp av trafikledning ökas trafiksmidigheten och -säkerheten samt transporternas tillförlitlighet främst på huvudvä-

garna samt inom Vasa, Seinäjoki och Karleby stadsregioner.

- Vägförbindelserna i anknytning till internationella trafikkorridorer och -områden utvecklas (vägförbindelserna till hamnarna i Karleby och Jakobstad som hänför sig till Archangelsk korridoren, rv 18 som hänför sig till S:t Petersburgs korridoren).

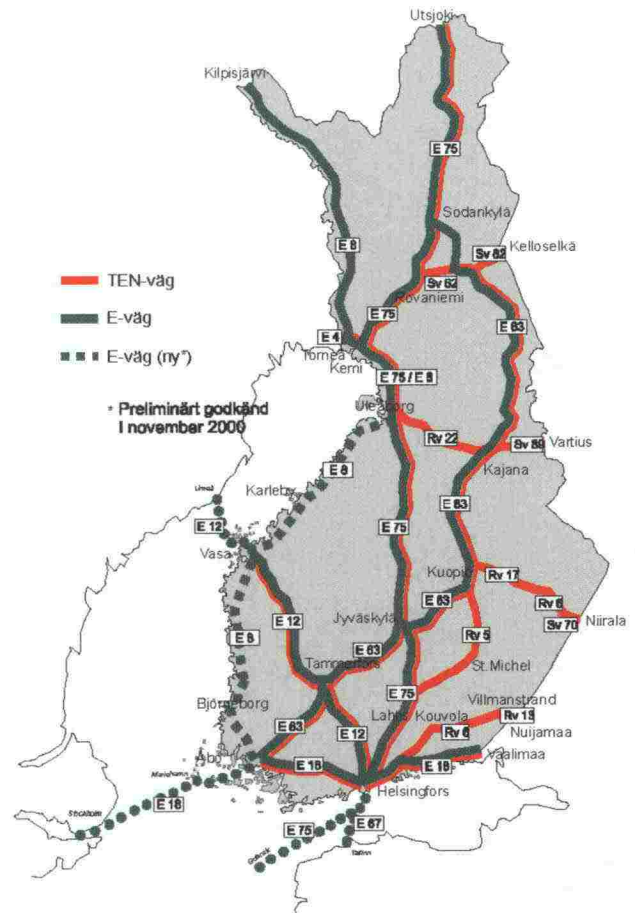


Bild. TEN- och E-vägnätet

### Regional jämlikhet

- Man beaktar de riksomfattande målen för områdesanvändningen och främjar deras förverkligande inom väghållningen. Effekterna av väghållningsåtgärderna bedöms utgående från den regionala strukturen och användningen av områdena. Landskapsplanerna beaktas inom väghållningen och man strävar efter att främja förverkligandet av dem.
- Befolkningens och näringslivets olika behov beaktas både på de områdena där befolkningsmängderna ökar och där den minskar. Både i städer och tätorter liksom också på landsbygden tryggas verksam-



hetsförutsättningarna för person- och godstrafiken.



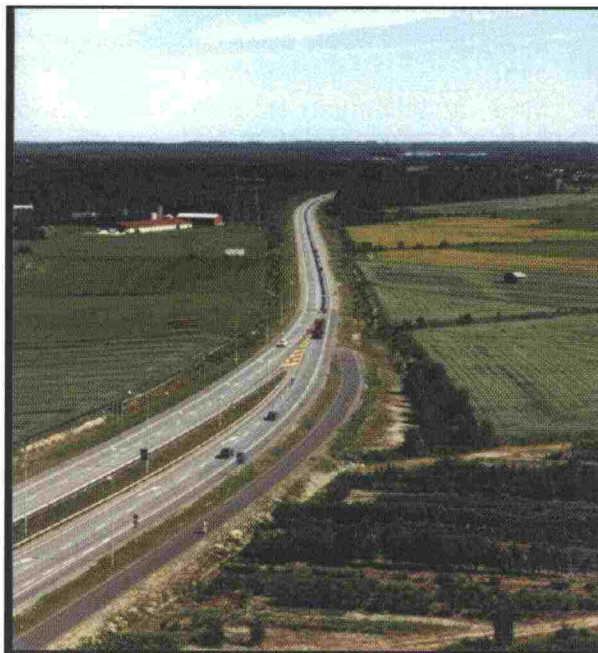
**Bild. Stomnätet av huvudvägar**

### Social jämlikhet

- Verksamhetsförutsättningarna för persontrafiken tryggas för alla befolkningsgrupper i städer, tätorter och glesbygder så att
  - det inte blir avbrott för biltrafiken på grund av vägnätet eller dess skötsel,
  - den lätta trafiken kan använda gång- och cykelvägarna för arbetsresor också tidigt på morgonen och sent på kvällen och
  - nivån på gång- och cykelvägarna och de konstruktionsmässiga lösningarna gör att också rörelsehämmande, åldringar och barn kan röra sig tryggt och smidigt.
- Speciellt i Vasa, Seinäjoki och Karleby stadsregioner främjas kollektivtrafiken samt den lätta trafiken, i andra städer och tätorter den lätta trafiken.

### Trafiksäkerhet

- Trafiksäkerheten förbättras enligt det riksomfattande målet så att antalet trafikdödade på de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt är så litet som möjligt, år 2005 högst 18 personer (26 personer 2000). Antalet dödade i trafiken minskar stadigt också efter år 2005.
- Antalet avkörnings- och mötesolyckor minskas och deras följder lindras. Huvudvikten är för åtgärdernas del lagd på huvudvägarna.
- Säkerheten för fotgängarna, cyklisterna och andra som använder gång- och cykelvägarna förbättras så att också halk- och fallolyckorna minskar jämfört med nuläget.
- Det finns en gällande trafiksäkerhetsplan i varje kommun inom Vasa vägdistrikt år 2015. Planerna görs enligt kommun (stora kommuner) eller regionvis.



### Miljö

- Grundvatten- och bullerolägenheterna till följd av väghållningen och vägtrafiken minskas så att
  - salthalten i grundvattnen inte ökar och
  - bullersituationen underlättas på bostadsområden som är mest problematiska med tanke på trafikbuller, invid störningskänsliga områden och vid byggnadsgrupper.



- Man inverkar förebyggande på kommunernas byggnadslovsmyndigheter så att områden eller byggnader som är störningskänsliga för buller inte planeras på bullerområdena invid nuvarande eller kommande vägar.
- Med väghållningen främjas att målsättningarna för en minskning av koldioxidutsläppen uppnås för vägtrafikens del så, att utsläppen 2010 är på högst samma nivå som 1990.
- Vägtrafiklösningarna anpassas till stads- och tätortsstrukturen samt -bilden med hjälp av trafikledsarkitektur, miljöbyggnad och markanvändningslösningar.
- Man undviker att bygga på värdefulla natur- och kulturområden.
- I väghållningen beaktas bevarandet av naturens mångfald och en sparsam användning av naturresurserna så att man
  - gynnar material och tillvägagångssätt som belastar miljön så lite som möjligt och
  - ökar återanvändningen av vägmateri- al.

### 1.3 Prioritering av målen

Målen har prioriterats ur följande två synvinklar:

- målets samhälleliga betydelse inom Vasa vägdistrikt och
- möjligheten att med väghållningen inom Vasa vägdistrikt inverka på förverkligandet av målet.

De mest betydande målen är de som är synnerligen viktiga (I) och som man i synnerligen stor utsträckning (I) kan inverka på med distriktets väghållning. Det finns sammanlagt fyra sådana mål och de är:

- Det viktigaste med tanke på den samhällsekonomiska effektiviteten är att
  - väghållningsåtgärderna inriktas och dimensioneras så effektivt och ekonomiskt som möjligt och att
  - vägnätets skick och dagliga farbarhet tryggas inom hela distriktet året runt.
- Det viktigaste med tanke på verksamhetsförutsättningarna för näringslivet är att man
  - tryggar de nödvändiga transporterna för näringslivet och landsbygdens primärproduktion under alla årstider.
- För miljöns del är det viktigast att man
  - minskar grundvatten- och bullerolägenheterna till följd av väghållningen och vägtrafiken.



## PRIORITERING AV MÅLEN

Den samhälleliga betydelsen av målet inom Vasa vägdistrikt:

I = synnerligen viktigt mål

II = mycket viktigt mål

III = viktigt mål

Vasa vägdistrikt möjlighet att påverka med väghållningen:

I = synnerligen stor påverkningsmöjlighet

II = stor påverkningsmöjlighet

III = påverkningsmöjlighet

	Målets samhälls- betydelse	Möjlighet att påverka med väghållning		Målets samhälls- betydelse	Möjlighet att påverka med väghållning
<b>Samhällsekonomisk effektivitet</b>			<b>Social jämlikhet</b>		
• Väghållningsåtgärderna inriktas och dimensioneras så effektivt och ekonomiskt som möjligt.	I	I	• Verksamhetsförutsättningarna för persontrafiken tryggas för olika befolkningsgrupper i städer, tätorter och glesbygder.	I	II
• Vägnätets skick och dagliga farbarhet tryggas inom hela distriktet under hela året.	I	I	• Speciellt i Vasa, Seinäjoki och Karleby stadsregioner främjas kollektivtrafiken samt den lätta trafiken, i andra städer och tätorter den lätta trafiken.	II	III
• Med väghållningen och trafikregleringarna möjliggör man kombinerade transporter och fungerande färdkedjor mellan olika trafikformer och inom vägtrafiken mellan olika färdssätt.	II	III	<b>Trafiksäkerhet</b>		
• Med väghållningen stöder man, som en del av utvecklingen av trafiksystemet, samordningen och förtätningen av samhällsstrukturen så att möjligheterna till kollektivtrafikresor, cykling och gångtrafik ökar.	II	III	• Trafiksäkerheten förbättras enligt det riksomfattande målet så att antalet trafikdödade är så litet som möjligt på de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt, 2005 högst 18 personer (26 personer 2000).	I	II
• Med väghållningen stöder man målen för hela landets, landskapens, stadsregionernas och kommunernas trafiksystem samt genomför de utvecklingsinvesteringar som framställs i dessa planer.	II	III	• Antalet avkörnings- och mötesolyckor minskas och deras följder lindras.	II	I
			• Säkerheten för fotgängarna, cyklister och andra som använder gång- och cykelvägarna förbättras så att halk- och fallolyckorna minskar jämfört med nuläget.	III	II
<b>Verksamhetsförutsättningar för näringslivet</b>			• Det finns en gällande trafiksäkerhetsplan i varje kommun inom Vasa 2015.	II	II
• Man erbjuder fungerande och säkra huvudvägsförbindelser samt fungerande och säkra förbindelser till terminaler av riksomfattande betydelse.	I	II	<b>Miljö</b>		
• Riksväg 8 ansluts till E- och TEN-vägnäten och riksväg 18 utvecklas till en väg på riksvägsnivå.	II	III	• Grundvatten- och bullerolägenheterna p.g.a. väghållningen och vägtrafiken minskas.	I	I
• På vägnätet av lägre klass tryggas de transporter som är nödvändiga för näringslivet och landsbygdens primärproduktion under alla årstider.	I	I	• Med väghållningen främjas att målsättningarna för en minskning av koldioxidutsläppen uppnås för vägtrafikens del.	III	III
• Med hjälp av trafikledning ökas trafiksmidigheten och -säkerheten samt transporternas tillförlitlighet främst på huvudvägarna och inom Vasa, Seinäjoki och Karleby stadsregioner.	III	III	• Vägtrafiklösningarna anpassas till stads- och tätortsstrukturen samt -bilden med hjälp av trafikledsarkitektur, miljöbyggande och markanvändningslösningar.	II	II
• Vägförbindelserna i anknytning till internationella trafikkorridorer och -områden utvecklas (vägförbindelserna till hamnarna i Karleby och Jakobstad som hör till Archangelsk korridoren, St Petersburgs korridoren, rv 18).	III	III	• Man undviker att bygga på värdefulla natur- och kulturområden.	III	I
<b>Regional jämlikhet</b>			• I väghållningen beaktas bevarandet av naturens mångfald och en sparsam användning av naturresurserna.	III	III
• Inom väghållningen beaktar man de riksomfattande målsättningarna för områdesanvändningen och främjar deras förverkligande. Också landskapsplanerna beaktas och man strävar efter att främja förverkligandet av dem.	II	II			
• Befolkningens och näringslivets olika behov beaktas både på de områdena där befolkningsmängderna ökar och där den minskar. Skicket hos och skötseln av vägnätet av lägre klass hålls på landsbygden sådana att dagliga resor med personbil och kollektivtrafik är möjliga. I städer och tätorter utvecklas fg+cy-nätet.	II	II			



## 2. VÄGHÅLLNINGSBEHOV

Väghållningsbehovet utreddes enligt produktgrupp och produkt av produktteamen och experterna vid Vasa vägdistrikt. Man utgick i utredningen från målen samt de brister och problem som framkommit vid nulägesutredningen och som man vill avhjälpa. Vid bestämningen av finansieringsbehovet beaktade man omändringen av Vägverket till ett affärsverk, vilket betyder att man under åren 2001–2004 stegvis övergår till fri konkurrens. Övergången till fri konkurrens minskar en aning kostnaderna för speciellt service och underhåll. Väghållningsbehovet har räknats enligt prisnivå 1999 (jordbyggnadskostnadsindex 106,3).

Som ett resultat av granskningarna av behovet fick man som genomsnittligt, årligt finansieringsbehov under planperioden 434 Mmk, vilket är 39 % större än finansieringen för 1999 (313 Mmk). Behovet av ökad finansiering är störst inom utbyggnads- och nyinvesteringarna. Deras genomsnittliga, årliga finansieringsbehov är ca 137 Mmk, när finansieringen 1999 var ca 53 Mmk. Ökningen är 158 %.

I Vägverkets långsiktiga plan för hela landet "Riktlinjer för väghållningen 2015" uppskattades det genomsnittliga, årliga finansieringsbehovet till 5,8 mrd.mk. Finansieringen för 1998 var ca 4,4 mrd.mk. Behovet för hela landet är ca 33 % större än finansieringen för 1998. Av bifogade tabell framgår förändringsbehoven för finansieringens del enligt produktgrupp i hela landet och i Vasa vägdistrikt.

**Tabell.** Förändringsbehovet för finansieringens del under planperioden i hela landet och i Vasa vägdistrikt jämfört med den nuvarande finansieringen.

Produktgrupp	Hela landet			Vasa vägdistrikt		
	1998 Mmk	Behov Mmk/v	Ändring %	1999 Mmk	Behov Mmk/v	Ändring %
Service	1 200	1 300	8	90	102	13
Underhåll och ersättande investeringar	770	950	23	113	137	21
Utbyggnads- och nyinvesteringar	1 530	2 660	74	53	137	158
Trafikledning	20	70	250	2	3	50
Planering	140	160	14	9	10	11
Markanskaffning	160	160	0	14	15	7
Efterfinansiering av Lahtisvägen	10	100	900			
Vägförvaltningen och dess investeringar	560	440	-21	32	30	-6
Sammanlagt	4 390	5 840	33	313	434	39

I Vasa vägdistrikts verksamhets- och finansieringsplan 1999–2003 har man som genomsnittligt finansieringsbehov för åren 2001–2003 föreslagit 320 Mmk/år inklusive markanskaffningar

men utan servicekostnader för färjetrafiken. Utredningen om väghållningsbehovet inom Vasa vägdistrikt har framställts mera detaljerat i planens bilagsdel.





### 3. VÄGHÅLLNINGSPLAN 2001–2015

Riktlinjerna för väghållningen inom Vasa vägdistrikt 2001–2015 har bildats utgående från utvärderingen av två alternativa riktlinjer, riktlinjen som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet och riktlinjen som betonar säkerheten och miljön. Riktlinjen har bildats som en kombination av de alternativa riktlinjerna för den samhällsekonomiska effektivitetens, näringslivets verksamhetsförutsättningar och den regionala jämlikhetens del utgående från alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet samt för den sociala jämlikhetens, trafiksäkerhetens och miljöns del utgående från alternativet som betonar säkerheten och miljön.

De undersökta alternativa riktlinjerna för verksamheten jämte granskningarna av effekterna framgår av planens bilagsdel.

Som årlig finansieringsnivå för väghållningen har man i planen antagit 343 Mmk, vilket är ca 10 % större än finansieringsnivån 1999. Kostnadsnivån är 1999 års nivå (jordbyggnadskostnadsindex = 106,3).

#### 3.1 Utgångspunkter för riktlinjerna för verksamheten

##### *Väghållningen som en del av samhällsutvecklingen*

Trafiksystemets funktionsduglighet är en grundförutsättning för regionernas och tätorternas utveckling. De allmänna vägarna sköts, underhålls och utvecklas som en del av hela trafiksystemet. Den här synvinkeln betonas i framtiden mera än hittills. Vägdistriktet utgår från att man erbjuder för bosättningen och näringslivet nödvändiga förbindelser till alla delar av distriktet så, att områdena kan utvecklas utgående från sina egna starka sidor och sitt läge.

Samarbetet med kommunerna, landskapen och andra myndigheter intensifieras i frågor som gäller markanvändning och planering av trafiksystem både på landskaps- och kommunnivå. Planeringen av trafiksystem är en

god grund för att fundera över samarbetet mellan olika trafikformer och färdssätt både inom person- och godstrafiken. Man måste då också på ett övergripande sätt fundera över behovet av nya investeringar. Planeringen av ett trafiksystem för Vasa stadsregion är på slutrakan men pågår som bäst i Seinäjoki. Planeringen av ett trafiksystem för Karleby–Jakobstads området påbörjas inom de närmaste åren.

Statsrådet fattade 30.11.2000 ett beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen, vilka träder i kraft 1.6.2001. Enligt markanvändnings- och bygglagens 24 § 1 moment skall de statliga myndigheterna i sin verksamhet beakta de riksomfattande målen för områdesanvändningen, främja möjligheterna att uppnå dem och bedöma vilka konsekvenser myndigheternas åtgärder har för regionstrukturen och områdesanvändningen. I statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen förutsätts också, att man inom områdesanvändningen säkerställer utvecklingsmöjligheterna för trafiknätet av riksomfattande betydelse. Trafiknätet av riksomfattande betydelse framgår av punkt 1.2 i bilagsdelen.

##### *Lönsamheten inom väghållningen*

Lönsamheten är ett centralt mål inom väghållningen. Lönsamheten granskas ur väghållningens och hela samhällets synvinkel.

Genom att utveckla stornätet och vägarna som är viktiga för transporter (t.ex. terminalförbindelser) sänks näringslivets transportkostnader. Å andra sidan försöker man minska behovet av rörlighet och transporter genom att påverka den regionala strukturen och markanvändningen samt genom att delta i planeringen av trafiksystem. Man erbjuder konkurrenskraftiga alternativ till personbilstrafiken, speciellt i tätorter, genom att bygga gång- och cykelvägar, reglera hållplatserna och förbättra förutsättningarna för cykel- och gångtrafiken med hjälp av serviceåtgärder.

Konkurrensutsättningen inom väghållningen ökas. Små åtgärder sammanställs till projekthelheter, varvid genomförandet blir effektivare. För tätortsprojektens del betonas den totala lönsamheten för lösningarna mera än



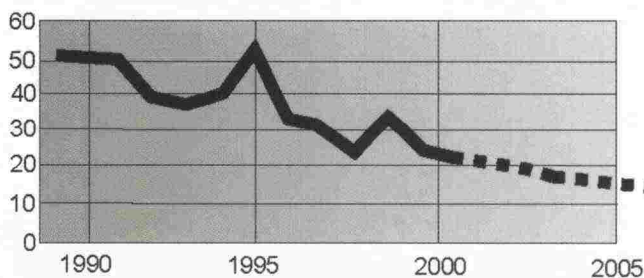
hittills, också med beaktande av service och underhåll.

### Trafiksäkerhet

Vägdistriktet förbinder sig till de mål för att förbättra trafiksäkerheten som samhället uppställt och agerar enligt dessa mål. De flesta trafiksäkerhetsmålen har framställts i trafiksäkerhetsdelegationens rapport "Trafiksäkerhetsplan 2001–2005". I planen presenteras trafiksäkerhetsvisionen för Finland och den är följande:

*"Vägrafiksystemet skall planeras så att ingen behöver dö eller bli allvarligt skadad i trafiken. Målet för denna plan är att skapa förutsättningar för en kontinuerlig utveckling av trafiksystemet så att antalet trafikdödade omkring år 2025 är högst 100."*

Vägdistriktet satsar under planperioden på att förbättra trafiksäkerheten inom väghållningens alla delområden. Trafiksäkerhetsåtgärderna riktas främst till tätorter och huvudvägar. Man strävar speciellt efter att minska antalet olyckor som leder till dödsfall och personskador. Tyngdpunkten för trafiksäkerheten på huvudvägarna är att minska avkörnings- och mötesolyckorna och lindra deras följder.



**Bild.** Antalet trafikdödade minskar

Förutom traditionella trafiksäkerhetsåtgärder söker vägdistriktet nya metoder för trafiksäkerhetsarbetet och verkar aktivt för att öka uppskattningen av trafiksäkerheten. Trafiksäkerheten inkluderas i distriktets alla verksamhetsmodeller och processer. För Vägförvaltningens planerare ordnas årligen en utbildningsdag i trafiksäkerhet. Samarbetet med kommunernas trafiksäkerhetsansvariga samt med byggnadslovs- och planläggningsmyndigheterna effektivteras. Informationsinslag om trafiksäkerheten till olika målgrupper genomförs tillsammans med Trafik-

skyddet och massmedierna. Utrednings- och forskningsverksamheten om trafiksäkerheten hos trafikregleringarna ökar (t.ex. underhålls-utredningar samt utredningar om fallolyckor bland fotgängare och cyklister inom stadsregioner). Likaså ökas trafikövervakningen, -upplysningen och -informationen.

Kommunernas trafiksäkerhetsplanering effektivteras så att det finns en gällande trafiksäkerhetsplan enligt kommun eller ekonomisk region i varje kommun inom Vasa vägdistrikt 2015.

### Miljö

Betydelsen av miljökvaliteten betonas också inom väghållningen. Principerna för en hållbar utveckling styr också vägdistriktets verksamhet. Det är viktigt med tanke på den hållbara utvecklingen att man speciellt i städerna dämpar trafiktillväxten med hjälp av markanvändnings- och trafiksystemplanering. Man erbjuder konkurrenskraftiga alternativ till personbilstrafiken i städerna och tätorterna genom att förbättra servicenivån inom busstrafiken samt förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken.

De viktigaste miljöfrågorna inom väghållningen i Vasa vägdistrikt är grundvattenskydd, bättre trafikmiljötrivsel och bullerbekämpning.

Betydelsen av grundvattenskydd betonas i framtiden speciellt på huvudvägarna, när trafikmängderna och transporten av farliga ämnen ökar. Det ser dock ut som om bara de mest skyndsamma grundvattenskydden kan genomföras under planperioden. Saltanvändningen minskas speciellt på vägarna på viktiga, oskyddade grundvattenområden.

I och med den ökade miljöuppskattningen ökar behovet att förbättra trivselen inom trafikmiljön. Speciellt i stadsregioner och tätorter satsar man på kvalitet i trafikmiljön. Samarbetet med kommunerna och lokala invånare ökar i fråga om skötsel och underhåll av grönområden och planteringar.

Behovet av bullerbekämpning i stadsregioner ökar. Man försöker på förhand bekämpa bullerolägenheterna i samarbete med kommunernas planläggnings- och byggnadslovsmyndigheter. Nya bullerbekämpnings-



metoder, till exempel s.k. tysta beläggningar, tas i bruk.

### Vägnätets omfattning

Det allmänna vägnätets omfattning antas bibehållas i stort sett oförändrad under planperioden. Förändringar i den administrativa klassen, från enskild till allmän väg, görs i liten utsträckning. Ofta beror detta på att en enskild väg iständsätts till allmän vägs nivå.

Vägdistriktet fortsätter sin verksamhet som expertmyndighet i väghållningsfrågor som gäller statsbidrag för enskilda vägar.

Man antar inte heller att det sker några stora förändringar under planperioden i fråga om väg- och gatuhållningsansvaret på de allmänna vägarna och gatorna. Enligt markanvändnings- och bygglagen kommer en del av förbindelsevägarna på byggnadsplaneområ-

dena med tiden att ändras till gator i och med att planläggningen framskrider. Övergångsperioden är 10 år, varför man antar att förändringarna fram till 2015 är få.

### Fördelning av finansieringen enligt produktgrupp och produkt

Av bifogade tabell framgår den planerade fördelningen av finansieringen enligt produktgrupp och produkt i Vasa vägdistrikt under planperioden 2001–2015.

Av tabellen framgår att den planerade finansieringsnivån på 343 Mmk är ca 21 % mindre än det uppskattade behovet. Även om man i planen föreslår att utbyggnads- och nyinvesteringarna ökar mest jämfört med nuläget, är skillnaden i förhållande till behovet störst i just dessa investeringar.

**Tabell.** Fördelningen av väghållningsfinansieringen i Vasa vägdistrikt 2001–2015 (jordbyggnadskostnadsindex 106,3)

Väghållningens delområde	Kostnader år 1999		Genomsnittlig planenlig finansiering 2001–2015		Förändring till finansieringen 1999	Finansieringsbehov
	Mmk	%	Mmk/år	%	Mmk	Mmk/år
<b>1. Service</b>	<b>89,8</b>	<b>28,7</b>	<b>95,0</b>	<b>27,7</b>	<b>+ 5,2</b>	<b>102,0</b>
- vinterunderhåll	38,1	12,2	42,0	12,2	+ 3,9	45,5
- skötsel av trafikmiljö	22,9	7,3	24,0	7,0	+ 1,1	24,5
- skötsel av konstruktioner och anordningar	11,3	3,6	11,5	3,4	+ 0,2	13,0
- skötsel av grusvägar	17,5	5,6	17,5	5,1	0,0	19,0
- skötsel av färjtrafiken						
<b>2. Underhåll och ersättande investeringar</b>	<b>112,8</b>	<b>36,0</b>	<b>115,0</b>	<b>33,5</b>	<b>+ 2,2</b>	<b>137,3</b>
- underhåll av beläggningar	38,5	12,3	45,0	13,1	+ 6,5	59,0
- underhåll av konstruktioner och anordningar	9,8	3,1	10,0	2,9	+ 0,2	12,3
- reparation av vägkroppen på grusvägar	17,1	5,5	8,0	2,4	- 9,1	9,0
- konstruktionsförbättring och -förstärkning på belagd väg av konditionsorsaker	41,0	13,1	44,0	12,8	+ 3,0	47,0
- grundreparation och förnyande av bro p.g.a. konditionsorsaker	6,4	2,0	8,0	2,3	+ 1,6	10,0
<b>3. Utbyggnads- och nyinvesteringar</b>	<b>53,4</b>	<b>17,1</b>	<b>79,5</b>	<b>23,2</b>	<b>+ 26,1</b>	<b>136,8</b>
- utbyggnadsinvesteringar	39,1	12,5	64,5	18,8	+ 25,4	107,3
- nyinvesteringar	14,3	4,6	15,0	4,4	+ 0,7	29,5
<b>4. Planering</b>	<b>8,8</b>	<b>2,8</b>	<b>9,0</b>	<b>2,6</b>	<b>+ 0,2</b>	<b>10,0</b>
<b>5. Trafikledning</b>	<b>1,8</b>	<b>0,6</b>	<b>2,5</b>	<b>0,7</b>	<b>+ 0,7</b>	<b>3,0</b>
- service och underhåll av anordningar och system i anknytning till trafikledning	1,3	0,4	2,0	0,6	+ 0,7	2,3
- investeringar i anordningar och system i anknytning till trafikledning	0,5	0,2	0,5	0,1	0,0	0,7
<b>6. Ersättningar och markanskaffningar</b>	<b>13,9</b>	<b>4,4</b>	<b>14,0</b>	<b>4,1</b>	<b>+ 0,1</b>	<b>15,0</b>
<b>7. Vägförvaltningen och dess investeringar</b>	<b>32,5</b>	<b>10,4</b>	<b>28,0</b>	<b>8,2</b>	<b>- 4,5</b>	<b>30,0</b>
<b>Väghållningen sammanlagt</b>	<b>313,0</b>	<b>100,0</b>	<b>343,0</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 30,0</b>	<b>434,1</b>



## 3.2 Beskrivning av riktlinjerna för verksamheten enligt produktgrupp

### Service

Med daglig service och underhåll av vägarna tryggas vägnätets farbarhet i hela distriktet året om. Vägnätets dagliga farbarhet skapar grundförutsättningar för näringslivet, boendet och den övriga samhällsverksamheten inom hela vägdistriktet.

Finansieringen av servicen ökar under planperioden en aning jämfört med nuläget och är 95 Mmk/år, när den 1999 var 89,8 Mmk. Ökningen är störst inom vinterunderhållet. Finansieringen av grusvägarna är oförändrad.

Servicenivån hålls i huvudsak oförändrad under planperioden. Små förändringar i serviceinriktningen görs dock. Vinterunderhållets andel av kostnaderna för hela servicen ökar jämfört med nuläget, medan de övriga produkternas relativa andel sjunker. De ökade servicekostnaderna beror på en liten förbättring av vinterunderhållsnivån samt ökade servicemängder (väglängden samt antalet konstruktioner och anordningar).

Finansieringsunderskottet för servicen är 7 Mmk eller ca 7 % jämfört med det uppskattade behovet 102,0 Mmk. Underskottet är markmässigt störst inom vinterunderhållet.

### Vinterunderhåll

Vinterunderhållsnivån förbättras på riksväg 8 och andra livligt trafikerade huvudvägar (ÅMD > 6 000 fordon/dygn). På de övriga vägarna kommer vinterunderhållsnivån att bibehållas i stort sett oförändrad. Ändringar i underhållsklass görs enligt trafikmängderna. Beläggningarnas allt bättre skick underlättar vinterunderhållet. Saneringen av tätortsvägar ökar kostnaderna för vinterunderhållet.

Underhåll enligt situationen eller s.k. anpassat underhåll ökar på hela vägnätet men framförallt på vägnätet av lägre klass, där den regelbundna busstrafiken, skolskjutsarna samt mjölk- och torvtransporterna är ty-

piska trafikformer som sköts med anpassat underhåll. På lågtrafikerade vägar erbjuds en vinterunderhållsnivå som möjliggör normal rörlighet för befolkningen och gör att basservicen fungerar.

Saltanvändningen inom halkbekämpningen minskas. På områden där det bildas grundvatten minskas saltanvändningen betydligt och halkbekämpningen sköts med sand eller halkbekämpningsämnen som skadar grundvattnet och miljön så lite som möjligt.

Vinterunderhållet på gång- och cykelvägarna förbättras på livligt trafikerade arbetsrese- och skolrutter. Speciellt effektiveras röjningen av snö som fallit under dagen. Halkbekämpningen förbättras med anpassat underhåll. Skötselnivån på livliga busshållplatser förbättras, speciellt i fråga om halkbekämpningen. Med effektiviserad skötsel av gång- och cykelvägarna strävar man efter att minska halk- och fallolyckorna.



Samarbetet mellan Vägverket och kommunerna ökas i fråga om vinterunderhåll av tätortsvägar, gator samt gång- och cykelvägar. Med samarbetet förbättras sammanjämnningen av serviceåtgärderna samt jämnheten.

### Skötsel av trafikmiljön

Nivån hos skötseln av trafikmiljön bibehålls huvudsakligen oförändrad. Snyggheten och trivselen på vägområdena och rastplatserna förbättras. Deras renhållningsnivå förbättras i samarbete med kommunerna och avfallshanteringsföretagarna. Slyröjningen längs huvudvägarna sker vart annat år och längs andra vägar vart tredje år. På riksväg 8 sker slyröjningen av trafiksäkerhetsorsaker (älgfara) till nödvändiga delar varje år. Det samma gäller



också andra livligt trafikerade vägar på viktiga älgstråk. Inom slyröjningen effektiviseras samarbetet med markägarna och de lokala jaktföreningarna.

I städer och tätorter bibehålls skötseln av grönområdena i stort sett oförändrad eller förbättras en aning. Speciellt viktiga är grönområdena och planteringarna invid infarterna. Slätter av vägrenarna på landsbygden sker mera sällan, dock så att trafik-säkerheten inte försämras. I landsbygdstätt-orter och -byar försöker man hitta skötsel-metoder som passar in i miljön, så att trivseln och snyggheten i vägmiljön förverkligas.

Sammanjämkningen av kommunernas och vägverkets skötselåtgärder förbättras i städer och tätorter. På landsbygdsområden, i landsbygdsbyar och -tätorter ökar man de lokala jordbruksföretagarnas, invånarnas och föreningarnas intresse för och möjligheter att delta i upprätthållandet av trivselen och snyggheten hos vägmiljön.

Kvalitetsnivån hos körbanemarkeringarna, vägmärkena och annan utrustning samt vägbelysningen bibehålls i stort sett oförändrad.

### **Skötsel av konstruktioner och anordningar**

Beläggningar lappas efter behov. Behovet kan minska en aning i och med att man enligt planen satsar klart mera än hittills på underhåll av beläggningarna.

Kvalitetsnivån hos konstruktionerna, anordningarna och broarna bibehålls oförändrad. Målet är att deras värde och funktionsduglighet bevaras.

### **Skötsel av grusvägar**

Man har under de senaste åren satsat på reparationer av tjälskador på grusvägarna. Det är därför möjligt att med nuvarande finansieringsnivå bibehålla kvalitetsnivån hos grusvägarna. Man strävar efter att belägga grusvägarna, som går genom byar och över grundvattenområden, på grund av dammolägenheterna.

### **Skötsel av färjetrafiken**

Det finns två färjor inom Vasa vägdistrikt: Eskilsö och Bergö färjorna. Det är inte aktuellt att förnya dem inom åtminstone 10 år. Färjetrafiken sköts under planperioden som hittills.

### **Underhåll och ersättande investeringar**

Med underhåll och ersättande investeringar bibehålls vägens användbarhet och konstruktionsmässiga skick samt återställs skadade och nötta konstruktioners skick.

Finansieringen av underhåll och ersättande investeringar bibehålls nästan oförändrad enligt planen. Finansieringen är under planperioden 115,0 Mmk/år, när den 1999 var 112,8 Mmk. Underhållets och de ersättande investeringarnas andel av hela vägdistriktets väghållningsfinansiering är ungefär en tredjedel under planperioden.

Finansieringsunderskottet för underhåll och ersättande investeringar är under planperioden 22 Mmk/år eller ca 19 % av det uppskattade behovet 137 Mmk/år. Underskottet är störst inom underhåll av beläggningar.



### **Underhåll av beläggningar**

Under planperioden ökar ombeläggningarna, och deras relativa andel av finansieringen av underhåll och ersättande investeringar ökar jämfört med nuläget. Skicket hos belagda vägar återställs till god nivå på livligt trafikerade huvudvägar. Ytbehandlingarna med asfaltmassa ökar på huvudvägarna. Ytbehandlingar med grus ersätts på de mest livligt trafikerade vägarna med mera hållbara beläggningar (PABV). De lågtrafikerade ytbehandlade vägarna, som är i sämsta skick, ändras till grus-



vägar. På de övriga vägarna bibehålls beläggningarnas skick oförändrat.

Skicket hos beläggningarna på gång- och cykelvägarna förbättras och beläggningssrotationen påskyndas. Speciell uppmärksamhet fästs vid skicket hos beläggningarna på livligt trafikerade arbetsrese- och skolrutter.

Bristerna i sidolutningen på huvudvägarna kan korrigeras bara delvis.

På områden som är störningskänsliga mot buller används s.k. tysta beläggningar.

### **Underhåll av konstruktioner och anordningar**

Man fäster speciell uppmärksamhet vid skicket hos utrustningen och anordningarna på rast- och parkeringsplatserna, framförallt på vägar som är viktiga för turismen och den tunga trafiken. På grund av tätortssaneringar ökar underhållskostnaderna för konstruktioner och anordningar i tätorterna.

Brounderhållet fortsätter som hittills. Med underhållsgranskningar, observationer samt reparationer och istandsättningar tryggas broarnas planerade livslängd.

Underhållet av vägmärken, övriga trafikantordningar och belysningen fortsätter som hittills.

### **Ersättande investeringar**

Konstruktionsförbättringarna på belagda vägar effektivteras en aning jämfört med nuläget. Tyngdpunkten är lagd på livligt trafikerade huvudvägar och vägar som är viktiga för transporterna. Reparationerna av gång- och cykelvägar som är i dåligt skick ökar.

Man har under de senaste åren satsat på reparationer av tjälskador i vägkroppen på grusvägarna. Därför har finansieringen kunnat minskas under planperioden jämfört med finansieringen 1999. Finansieringen av reparationerna av tjälskadorna i vägkroppen motsvarar i stort sett behovet. Reparationerna görs som s.k. anpassade reparationer, bara de skadade ställena repareras.

På vägnätet för stora specialtransporter genomförs åtgärder enligt de nya kraven. På specialtransportnätet i Vasa vägdistrikt innebär det främst att man avlägsnar hinder för målhöjden 7,0 meter (t.ex. ledningar och kablar) och förnyar "flaskhalsbroarna" (ca 10 st.) där bärigheten är bristfällig. En del av åtgärderna hör till utbyggnadsinvesteringar.

Grundliga reparationer och förnyande av broar ökas också på det övriga vägnätet.



### **Utbyggnads- och nyinvesteringar**

För utbyggnads- och nyinvesteringar föreslås i planen i medeltal 79,5 Mmk/år. Detta är på årsnivå ca 26 Mmk (49 %) mera än 1999. Största delen av ökningen beror på ökade utbyggnadsinvesteringar.

Finansieringsunderskottet för utbyggnads- och nyinvesteringarna är 57 Mmk/år eller ca 42 % jämfört med det uppskattade behovet 137 Mmk/år. Man har varit tvungen att minska finansieringen av nya vägförbindelser och broar, vägbreddningar och -förbättringar samt grundvattenskydd mest jämfört med behovet. Investeringsnedskärningarna riktar sig främst till glesbygdsvägar med undantag av stomvägnätet.

Utbyggnads- och nyinvesteringarna, som föreslås i planen, fördelas enligt följande:

- enligt vägklass
  - stomnätet 48 %
  - övriga huvudvägar 20 %
  - övriga vägar 32 %
- enligt område
  - Vasa, Seinäjoki och Karleby 35 %
  - övriga städer och tätorter 17 %
  - glesbygder 48 %



- enligt åtgärd (6 till kostnaderna största)
  - regleringar av lätt trafik 22 %
  - infarts- och omfartsvägar 18 %
  - anslutningsregleringar 10 %
  - byggande av plansk. anslutningar 8 %
  - tätortsregleringar 7 %
  - utveckling av terminalförbindelser 7 %

De största lätttrafik- och anslutningsregleringarna finns på riksvägarna 3, 8 och 18. Regleringarna är tänkta att genomföras i samband med förbättringen av vägavsnitt på dessa vägar.

Utbyggnads- och nyinvesteringarna fördelas enligt åtgärdsgrupp och område enligt bifogade tabell.

#### ***Utveckling av vägarna i stadsregioner och tätorter***

Mest investeringar riktas till vägarna i Vasa, Seinäjoki och Karleby stadsregioner. De största investeringarna i Vasaregionen är Smedsby omfartsväg på rv 8 och förbätt-

ringen av lv 724, Hemstrand – Brändö, i Seinäjoki-regionen byggandet av Seinäjoki norra omfartsväg på rv 18 samt byggandet av Pultra och Sampo planskilda anslutningar och i Karleby byggandet av Karleby hamnväg. Dessutom genomförs många anslutningsregleringar och olika trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder i dessa stadsregioner. Också trafikstyrningen förbättras.

Förhållandena för den lätta trafiken och kollektivtrafiken förbättras. Mera gång- och cykelvägar byggs och förbindelserna från dem till busshållplatserna förbättras. Nivån på centrala hållplatser förbättras i samarbete med kommunerna och trafikidkarna. Vid byggandet av gång- och cykelvägarna fäster man speciell uppmärksamhet vid deras kontinuitet och sammanjämkning med kommunernas gång- och cykelvägar.

Sammanjämkningen av olika trafikformer och färdssätt effektivteras på de sätt som framställts i trafiksystemsplanerna. Man kommer överens med olika parter om åtgärderna.





**Tabell. Utbyggnads- och nyinvesteringar (Mmk) åren 2001–2015, basvaghållning och utveckling totalt (jordbyggnadskostnadsindex 106,3)**

Utbyggnads- och nyinvesteringar	Vasa, Seinäjoki, Karleby				Övriga städer och tätorter				Glesbygder				Sammanlagt		
Basvaghållning och utveckling totalt	Stom-nät	Övriga huvud-vägar	Övriga vägar	Totalt	Stom-nät	Övriga huvud-vägar	Övriga vägar	Totalt	Stom-nät	Övriga huvud-vägar	Övriga vägar	Totalt	2001 – 2015		1999
	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk	Mmk/år	Mmk
<b>Åtgärder</b>															
1. Byggnad av motor-/motortrafikvägar															
2. Byggnad av en andra körbana			10	10						10		10	20	1,3	
3. Linjeförbättring									63			63	63	4,2	
4. Lätttrafikregleringar			40	40	15	25	20	60	40	52	65	157	257	17,1	13,4
5. Byggnad av planskild anslutning	18	22	15	55		12		12	18	12		30	97	6,5	4,4
6. Byggnad av omkörningsfält									16	20		36	36	2,4	
7. Förnyande av bro till klart bättre nivå									5	3		8	8	0,5	1,9
8. Byggnad av tilläggskörfält															
9. Vägbreddning och ev. konstruktionsförbättring									46		15	61	61	4,1	
10. Förbättring och beläggning av grusväg											30	30	30	2,0	5,8
11. Anslutningsregleringar inkl. enskilda vägsanlutningar	12	2	6	20		11	3	14	71	7	7	85	119	7,9	0,7
12. Infarts- och omfartsvägar	195		25	220									220	14,7	
13. Tätortsregleringar					6	27	52	85					85	5,7	3,1
14. Trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder	5		5	10					25	5	5	35	45	3,0	4,9
15. Byggnad av buller-skydd	7			7					2			2	9	0,6	
16. Byggnad av grundvattenskydd			4	4					17	21		38	42	2,8	4,8
17. Utveckling av kollektivtrafik och färdkedjor	1	1	1	3		1	1	2	1	1	1	3	8	0,5	0,1
18. Utveckling och förbättring av terminalförbindelser			51	51		7	19	26			5	5	82	5,5	2,4
19. Byggnad av service-område									4	3		7	7	0,5	0,5
20. Byggnad av ny väg-förbindelse											4	4	4	0,3	0,4
21. Byggnad av ny bro															
22. Ersättning av färja med bro															11,5
<b>TOTALT</b>	238	25	157	420	21	83	95	199	308	134	132	574	1193	79,5	54,0

I de övriga städerna och tätorterna är investeringarnas tyngdpunkt lagd på regleringar av tätortsvägar, den lätta trafiken och olika anslutningar samt på förbättringar av terminalförbindelserna. Av förbättringen av terminalförbindelserna är förbättringen av förbindelsen till hamnen i Kristinestad (lv 662, Tjock – Kristinestad) den mest betydelsefulla efter Karleby hamnväg. Också verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken förbättras främst med regleringar av

hållplatser och hållplatsförbindelser. Hastighetsbegränsningarna i tätorter sänks till 40 km/h och som stöd för begränsningarna genomförs konstruktionsförändringar på många tätortsvägar.

De mest betydande förbättringsarbetena på tätortsvägarna görs i Kauhava, Kelviä, Lehtimäki, Lestijärvi, Perho och Vetil. Också i många andra tätorter genomförs regleringar av tätortsvägarna eller vägarna genom tätor-

ter. Förbättringarna av tätortsvägarna planeras i nära samarbete med kommunerna, markägarna, invånarna, näringslivets representanter och miljömyndigheterna. Det är viktigt att åtgärderna för att förbättra trafiksäkerheten, tätortsbilden och trivseln anpassas efter förhållandena i varje enskild tätort och att lösningarna också är ekonomiska och hållbara.

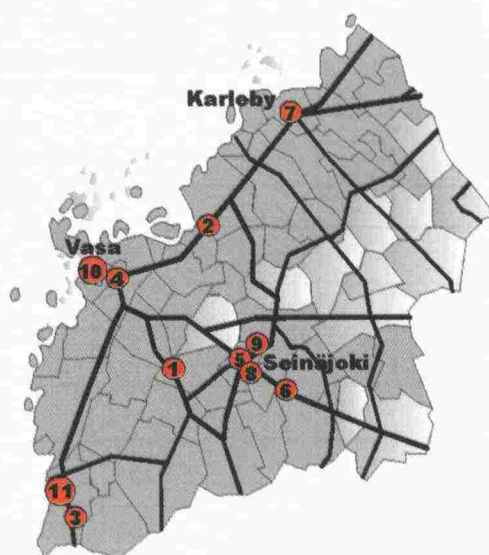
### Utveckling av huvudvägar

Tyngdpunkten inom utvecklingen av huvudvägarna är lagd på stomnätet. Man har för avsikt att förbättra stomnätet som större helheter än hittills enligt förbindelseavsnitt. Åtgärderna består oftast av åtgärdshelheter, som består av linjeföringsförbättring, regleringar av anslutningar och enskilda vägar, lättrafikregleringar, byggande av omkörningsfält samt breddning av vägen och en

eventuell konstruktionsförbättring. Vid behov genomförs grundvatten- och bullerskydd.

De viktigaste utvecklingsobjekten är följande:

- rv 3, förbättring av sträckan Jalasjärvi – Helsingby (U), 86 Mmk
- rv 8, förbättring av sträckan Vasa – Karleby (U), 122 Mmk
- rv 8, förbättring av sträckan Åbo distrikts gräns – Bäckliden (sv:s 67 anslutning) (U), 41 Mmk
- rv 8, byggande av Hemstrand – Stormossen (Smedsby omfartsväg) (N), 125 Mmk
- rv 18, byggande av Seinäjoki norra omfartsväg (N), 70 Mmk
- rv 18, förbättring av sträckan Seinäjoki – Alavo (U), 37 Mmk.
- rv 19, förbättring av sträckan Seinäjoki – Nurmo (U), 10 Mmk



1. Rv 3, förbättring av sträckan Jalasjärvi - Helsingby, 86 Mmk
2. Rv 8, förbättring av sträckan Vasa - Karleby, 122 Mmk
3. Rv 8, förbättring av sträckan Åbo distrikts gräns - Bäckliden, 41 Mmk
4. Rv 8, byggande av Smedsby omfartsväg, 125 Mmk
5. Rv 18, byggande av Seinäjoki norra omfartsväg, 70 Mmk
6. Rv 18, förbättring av sträckan Seinäjoki - Alavo, 37 Mmk
7. Lv 749, byggande av Karleby hamnväg, 48 Mmk
8. Rv 18/ Rv 19, byggande av Sammonkatu och Pultra planskilda trafikplatser, 40 Mmk
9. Rv 19, förbättring av sträckan Seinäjoki - Nurmo, 10 Mmk
10. Lv 724, förbättring av sträckan Hemstrand - Brändö, 25 Mmk
11. Lv 662, förbättring av sträckan Tjock - Kristinestad, 11 Mmk

**Bild.** Mest betydande utbyggnads- och nyinvesteringar inom Vasa vägdistrikt 2001-2015

Genomförandet av dessa objekt som förbindelseavsnittshelheter förutsätter att man får utvecklingspengar för deras genomförande. Om så inte sker måste de spjälkas upp i mindre delåtgärder, av vilka bara en del kan genomföras med basväghållningsfinansiering.

På andra huvudvägar förbättras vägavsnitt som kortare avsnitt eller punktvis. Åtgärderna omfattar regleringar av den lätta trafiken, olika regleringar av anslutningar och enskilda

vägar samt byggande av omkörningsfält och grundvattenskydd.

Förhållandena och säkerheten för gång- och cykeltrafiken förbättras på huvudvägarna genom att man bygger gång- och cykelvägar och underfarter nära bosättningen och servicen samt vid livligt trafikerade busshållplatser. Hållplatsregleringarna för kollektivtrafiken förbättras på hela huvudvägnätet. Regleringarna gäller främst livligt trafikerade hållplatser samt dem som är viktiga för färdkedjorna.



Man försöker tillsammans med dem som ansvarar för markanvändningsplaneringen att hindra markanvändningen från att sprida sig längs huvudvägarna.

### **Förbättring av region- och förbindelsevägar**

Den planerade finansieringen möjliggör inte någon betydande utveckling av region- och förbindelsevägarna. I glesbygder görs bara nödvändiga grundförbättringar på dessa vägar. Förbättring och beläggning av grusvägar görs bara i liten omfattning på vägsträckor som är viktiga för transporterna. Lätttrafikregleringar görs i byar och vid serviceställen. Regleringar av anslutningar och enskilda vägar görs en aning. Vägen till Rengonharju flygfält förbättras.

Busshållplatser som är viktiga för skolskjutsarna förbättras.

### **Trafikledning**

Trafikledningen omfattar trafikcentralerna, uppföljningssystem för väg- och trafikförhållanden, trafikantinformationssystem, fast och variabel trafikstyrning samt automatisk trafikövervakning. Betydelsen av trafikledningen ökar kraftigt under planperioden speciellt i stadsregionerna.

På grund av den kraftigt ökande informationstekniken ökar trafikledningskostnaderna under planperioden från 1,8 Mmk 1999 till 2,5 Mmk/år. Ökningen beror enbart på ökade service- och underhållskostnader. Investeringarna bibehålls oförändrade. Finansieringsunderskottet är 0,5 Mmk/år jämfört med behovet.

Verksamheten vid trafikcentralen i Vasa utvecklas genom att man ökar samarbetet med alarm- och räddningsmyndigheterna. Informationen om vägväder, vägslag och trafiken förbättras genom att uppföljningsnätet görs tätare och genom att man effektiviserar samarbetet med Meteorologiska institutet och/eller företag som erbjuder väderinformation. Hastighetsbegränsningar som varierar enligt väder och vägslag tas i bruk på riksvägarna 3 och 8. Inom Vasa och Seinäjoki tas informationstavlor i bruk.

Den automatiska hastighetsövervakningen utvidgas i samarbete med polisen på de farligaste huvudvägsavsnitten och korsningsområdena. Inom Vasa, Seinäjoki och Karleby stadsregioner genomförs samarbetet mellan trafiksignalstyrningen på gatunätet och det omgivande vägnätet. Nätet av väginformationsställen utvidgas med fem nya ställen.

## **4. EFFEKTERNA AV PLANEN**

### **4.1 Förverkligande av mål**

Den valda riktlinjen för verksamheten är en kombination av alternativen, som stöder riktlinjerna för väghållningen i hela landet med beaktande av de lokala specialbehoven. Försämringen av vägnätets skick hejdas, trafiksmidigheten och transporternas tillförlitlighet förbättras på livligt trafikerade huvudvägar, trafiksäkerheten förbättras även om de uppställda målen inte nås och verksamhetsförutsättningarna för den lätta trafiken förbättras på många håll. Verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken förbättras en aning speciellt i stadsregioner, i och med att färdkedjorna utvecklas. De mest skyndsamma grundvatten- och bullerskydden byggs.

Skicket hos vägnätet av lägre klass stör fortfarande transporterna inom landsbygdens primärproduktion. Områden som är utsatta för trafikbuller ökar, men trivseln och snyggheten i trafikmiljön förbättras i tätorterna.

**Trafikens funktionsduglighet** förbättras på livligt trafikerade huvudvägar. På övriga huvudvägar bibehålls förhållandena oförändrade. På vägnätet av lägre klass försämras förhållandena för personbilstrafiken en aning. Transportkedjornas funktionsduglighet bibehålls oförändrad eller förbättras en aning, med undantag av vägarna i landskapscentra, där trafikförhållandena försämras på grund av den ökande trafiken.

Riktlinjen för verksamheten har ingen väsentlig inverkan på **den samhällsekonomiska effektiviteten inom väghållningen**. Effektiviteten och lönsamheten inom väghållningen förbättras i och med fri konkurrens. Satsningen på huvudvägar främjar samhällsstrukturens spridning, men som motvikt kan man med tätortsregleringar och förbättrade verksamhetsförutsättningar för den lätta trafi-



ken stöda förenhetligandet av samhällsstrukturen. De kombinerade transporterna och färdkedjornas funktionsduglighet bibehålls på nuvarande nivå. Riktlinjen stöder målen i landskapsöversikterna om att förbättra verksamhetsförutsättningarna för näringslivet. De åtgärder som i planen för trafiksystemet för Vasa föreslås vidtas på de allmänna vägarna kan genomföras bara begränsat.

Riktlinjen för verksamheten stöder väl **verksamhetsförutsättningarna för näringslivet**. Transportkedjornas funktionsduglighet förbättras när huvudvägarna och de viktiga terminalförbindelserna förbättras och trafikledningen utvecklas. Framkomligheten på vägnätet av lägre klass försämras en aning. För näringslivet viktiga transporter kan tryggas med anpassat underhåll och service. Anslutningen av riksväg 8 till E- och TEN-näten betonar vägens betydelse som internationell trafikled. Det är inte möjligt att förbättra riksväg 18 till riksvägsnivå på hela sträckan under planperioden.

**Den regionala jämlikheten inom rörligheten** förbättras och försämras delvis enligt linjedragningarna i planen. Byggandet av gång- och cykelvägar samt underfarter ökar jämlikheten inom rörligheten i glesbygder. Å andra sidan försämras förhållandena för personbilstrafiken en aning på vägnätet av lägre klass, vilket försämrar rörlighetsmöjligheterna.

Den valda riktlinjen för verksamheten främjar utvecklingen av **områdesanvändningen** för stornätets och hela huvudvägnätets del. Däremot främjar riktlinjen inte områdesanvändningen inom verktningsområdet för vägar av lägre klass i glesbygder.

**Den sociala jämlikheten** stöds genom att man bättre än hittills beaktar rörlighetsbehoven för barn, äldre och icke-bilburna. Det här målet främjas genom att man bygger nya gång- och cykelvägar och förbättrar deras underhållsnivå. Speciell vikt fästs vid halkbekämpningen. Förutsättningarna för kollektivtrafiken förbättras med hållplatsregleringar och utveckling av färdkedjor. Det sker ingen väsentlig förändring i rörlighetsförhållandena i glesbygder. Den anropsstyrda kollektivtrafiken blir allt vanligare, speciellt i glesbygder.

Planen främjar **trafiksäkerheten**, men de uppställda målen nås inte till alla delar. Säkerheten för gång- och cykeltrafiken förbättras tack vare effektivare underhåll och ökade investeringar. Antalet avkörnings- och mötesolyckor minskar och deras följder lindras tack vare investeringarna på huvudvägnätet. Trafiksäkerhetsplanerna enligt kommun och ekonomisk region förbättrar för sin del säkerheten för rörligheten.

Största delen av **miljömålen** förverkligas inte i planen. Bara de mest skyndsamma grundvatten- och bullerskydden genomförs.





## SAMMANDRAG AV FÖRVERKLIGANDET AV MÅLEN

++

stöder förverkligandet av målet väl

+

stöder en aning förverkligandet av målet

0

ingen väsentlig inverkan på förverkligandet av målet

-

förhindrar förverkligandet av målet en aning/målet uppnås inte helt

--

förhindrar betydligt förverkligandet av målet/målet uppnås inte närmelsevis

Målområden och mål för väghållningen	
<b>Samhällsekonomisk effektivitet</b>	<b>0</b>
• Effektiviteten och lönsamheten inom väghållningen	+
• Vagnätets skick och dagliga farbarhet	0
• Kombinerade transporter och fungerande färdkedjor	0
• Göra samhällsstrukturen enhetlig och tätare	0
• Stöda uppgjorda planer för trafiksystem	0
<b>Verksamhetsförutsättningar för näringslivet</b>	<b>+</b>
• Huvudvägsförbindelser samt förbindelser till terminaler	+
• Anslutning av rv 8 till TEN- ja E-näten och utveckling av rv 18	+
• Stöda transporterna på landsbygden	-
• Trafikledningsmetoder	+
• Utveckla internationella förbindelser	+
<b>Regional jämlikhet</b>	<b>0</b>
• Stöda målen för användningen av områden riksomfattande och enligt landskap	0
• Beakta befolkningens och näringslivets behov inom olika områden	0
<b>Social jämlikhet</b>	<b>+</b>
• Rörlighetsmöjligheter för olika befolkningsgrupper inom olika områden	0
• Verksamhetsförutsättningar för kollektivtrafiken och den lätta trafiken	+
<b>Trafiksäkerhet</b>	<b>0</b>
• Minska antalet trafikdödade	-
• Minska antalet avkörnings- och mötesolyckor	+
• Förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister	+
• Utarbeta trafiksäkerhetsplaner	+
<b>Miljö</b>	<b>-</b>
• Minska risken för grundvattensskador	-
• Minska antalet människor som utsätts för trafikbuller	-
• Minska koldioxidutsläppen	-
• Stads- och tätortsstrukturen samt -bilden	+
• Värdefulla natur- och kulturområden	0
• Naturens mångfald och naturresurser	-

## 4.2 Rörlighetsförhållanden 2015

Rörlighetsförhållandena år 2015 beskriver de förhållanden som råder på de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt åren 2001–2015, som ett resultat av väghållningen, om trafiken ökar enligt prognoserna. 25

ken ökar enligt prognoserna. Rörlighetsförhållandena beskrivs ur trafikantens synvinkel.

Enligt prognosen ökar trafiken på vägarna inom Vasa vägdistrikt med ca 20 % från 1997 till 2020. I stadsregionerna och på huvudvä-

garna är ökningen större och på förbindelsevägarna på landsbygden mindre.

### ***Vasa, Seinäjoki och Karleby stadsregioner***

Personbilstrafiken inom Vasa vägdistrikt har ökat mest på huvudvägarna inom Vasa, Seinäjoki och Karleby stadsregioner. Trafiken löper huvudsakligen bra. I Vasa förekommer dock köbildning och trafikstockningar mera än hittills på vissa infartsvägar vid arbetsresorna på morgnarna och kvällarna. I och med byggandet av Seinäjoki norra omfartsväg är förhållandena för personbilstrafiken goda i riktning med riksväg 18, men speciellt på riksväg 19 och stamväg 67 har förhållandena försämrats. I Karleby förekommer det mera köbildning och trafikstockningar än hittills i riksvägarnas 8 och 13 anslutningar vid de tidpunkter när det förekommer arbetsresor.

Vägarnas servicenivå och skick är goda. Inom servicen har man beaktat fotgängarnas, cyklisternas och kollektivtrafikens ställning och synvinklar. Man har speciellt förbättrat vinterunderhållsnivån på gång- och cykelvägarna. Man har också ökat informationen om trafikstörningar och väglagsförhållanden.

Kollektivtrafiken är smidig och konkurrenskraftig inom Vasa och Seinäjoki bara på några centrala lokala rutter och på några regionala rutter. I Karleby fungerar kollektivtrafiken utgående från skolskjutsarna, men den har kompletterats med anropsstyrd kollektivtrafik. Förhållandena för kollektivtrafiken har förbättrats med olika förkörs- och hållplatsregleringar. Förbindelserna för den lätta trafiken till hållplatserna har förbättrats. Det sker dock inte några betydande förändringar inom kollektivtrafiken med hjälp av väghållningsåtgärderna.

Förhållandena för den lätta trafiken har förbättrats. Nätet av gång- och cykelvägar har utvidgats i samarbete med kommunerna inom stadsregionerna. Gång- och cykelvägarna är i gott eller åtminstone tillfredsställande skick. Man har fäst speciell uppmärksamhet vid att nätet av gång- och cykelvägar är enhetligt, lättillgängligt, smidigt och säkert.

Styrningen av och informationen till den tunga trafiken förbättras inom alla tre stadsregioner. Förbindelserna för den tunga trafiken bibehålls i stort sett oförändrade i Vasa. I och med att trafikmängderna ökar försämrats smidigheten och funktionssäkerheten för den tunga trafiken en aning. Byggandet av Hamnvägen förbättrar hamntransporterna för den tunga trafiken i Karleby. Byggandet av den norra omfartsvägen i Seinäjoki minskar den tunga trafiken genom staden, men i riktning med riksväg 19 går den tunga trafiken fortfarande genom staden. Förhållandena för den försämrats.

### ***Övriga stadsregioner och tätorter***

I övriga städer och tätorter löper personbilstrafiken fortfarande bra. I tätortscentra har hastigheterna för biltrafiken sänkts samt väg- och gatunätet strukturerats. Tack vare tätortsregleringarna har tätortsbilden och trafiksäkerheten i tätorterna förbättrats. Servicen och underhållet av vägarna bibehålls på nuvarande nivå.

Det har byggts mera gång- och cykelvägar och deras kontinuitet har förbättrats. Skicket hos gång- och cykelvägarna och vinterunderhållet, speciellt halkbekämpningen på dem, har förbättrats. Det sker inga stora förändringar i förhållandena för kollektivtrafiken. Med hjälp av hållplats- och anslutningsparkeringsregleringar har man kunnat förbättra verksamhetsförutsättningarna en aning.

Trafikförhållandena för godstrafiken bibehålls i stort sett oförändrade. Förbindelserna till hamnarna i Jakobstad och Kristinestad har förbättrats. Dessutom har det gjorts små förbättringar med hjälp av information, vägvalsstyrningar och anslutningsregleringar.

### ***Glesbygder***

#### ***Vägarna inom stomnätet***

Trafikförhållandena på vägarna inom stomnätet (riksvägarna 3, 8 och 18) är goda med undantag av de icke förbättrade avsnitten av riksväg 18. Trafiksmidigheten och -säkerheten har förbättrats med olika åtgärder (linjeförbättringar, byggande av planskilda anslutningar och omkörningsfält, breddning av vä-



gen, regleringar av den lätta trafiken samt anslutningsregleringar).

Informationen om trafikstörningar och väder- och väglagsväxlingar har ökat. Trafiksäkerheten har förbättrats förutom med investeringar också på annat sätt. Vinterhastighetsbegränsningarna är fortfarande i användning. På vissa huvudvägsavsnitt har hastigheterna sänkts av trafiksäkerhetsorsaker. På några vägsavsnitt inom stomnätet har man tagit i bruk variabla hastighetsbegränsningar och automatisk hastighetsövervakning.

Funktionssäkerheten för näringslivets transporter är god på vägarna inom stomnätet. Specialtransportrutterna är i skick för stomvägarnas del. Rast- och serviceplatserna har utvecklats speciellt enligt den tunga trafikens behov.

Förhållandena för den lätta trafiken har förbättrats genom att man har byggt gång- och cykelvägar samt underfarter nära bosättningen och servicen. Också hållplatsregleringarna för kollektivtrafiken har förbättrats, speciellt för snabbushållplatsernas del.

Bullerolägenheterna på stomvägnätet har ökat trots bullerbekämpningsåtgärderna. I vissa tätorter och byar har hastighetsbegränsningarna sänkts av trafiksäkerhets- och bullerorsaker.

Vinterunderhållsnivån är tillräckligt bra. Saltanvändningen har minskats och ersättande metoder och ämnen har tagits i bruk. De mest skyndsamma grundvattenskydden har genomförts.

#### *Övriga huvudvägar*

På de övriga huvudvägarna bibehålls trafikförhållandena i stort sett oförändrade. Vinterunderhållsnivån är oförändrad. Bara de viktigaste och mest skyndsamma smidighets- och säkerhetsåtgärderna har kunnat genomföras. Största delen av de behovsfulla förbättringsåtgärderna har inte vidtagits. Förhållandena för godstrafiken är så gott som oförändrade. Specialtransportrutterna är i skick också för de övriga huvudvägarnas del.

Hållplatsregleringarna för kollektivtrafikens del har gjorts vid de viktigaste hållplatserna. Lätttrafikregleringar har genomförts relativt mycket i anknytning till bosättningen och servicecentra. De mest skyndsamma grundvattenskydden har byggts.

#### *Övriga vägar*

De övriga vägarna på landsbygden sköts och underhålls utgående från tanken att personbilen är det viktigaste forskaffningsmedlet i glesbygder. Den dagliga trafikdugligheten på vägnätet är minst tillfredsställande och det är möjligt att ta sig fram året runt under dygnets alla tider, även om det fortfarande finns vikt- och hastighetsbegränsningar på grund av tjällossningen på förbindelsevägarna. Tjälskador i vägytan innebär olägenheter på våren och hösten som förut.





På vägnätet av lägre klass är anpassat underhåll vanligt inom vinterunderhållet. Buss- och arbetsresetrafiken, skolskjutsarna samt en del av lantbrukstransporterna är vanliga skäl till anpassat underhåll. Av de behovsfulla förbättringsåtgärderna har bara en del kunnat vidtas. Förhållandena för såväl personbilstrafiken som för den tunga trafiken bibehålls i stort sett oförändrade.

Busshållplatserna, som är viktiga för skolskjutsarna, har förbättrats. Förhållandena och säkerheten för den lätta trafiken har förbättrats genom att man har byggt gång- och cykelvägar nära skolorna och servicen i byarna.





## RÖRLIGHETSFÖRHÅLLANDENA 2015 JÄMFÖRT MED NULÄGET

	Vasa, Seinäjoki och Karleby	Övriga	Glesbygder		
			Stomvägar	Övriga huvudvägar	Övriga vägar
Personbils- trafik 	↓ Förhållandena för personbilstrafiken försämrats lite. Trafiktillväxten är störst i dessa stadsregioner. På vissa vägsnitt stöckas trafiken tidvis.	0 Förhållandena för personbilstrafiken bibehålls i stort sett oförändrade. Trafiksmidigheten är fortfarande bra.	↑ Smidigheten och säkerheten för personbilstrafiken förbättras, eftersom man i fråga om service, underhåll och investeringar har satsat på stomnätet.	0 På de övriga huvudvägarna bibehålls förhållandena oförändrade. Man har gjort få investeringar i förhållande till behovet.	↓ Förhållandena för personbilstrafiken förändras just inte alls. Det vidtas mycket få förbättringsåtgärder jämfört med behovet. Anpassat underhåll ökar.
Godstrafik 	↓ Smidigheten och funktionssäkerheten för godstrafiken försämrats en aning. I Karleby förbättras förbindelserna till hamnen.	0 Förhållandena för godstrafiken bibehålls i stort sett oförändrade trots förbättringen av terminalförbindelserna och anslutningsregleringarna.	↑ Förhållandena för godstrafiken förbättras tack vare vägbreddningar, anslutningsregleringar och byggandet av omkörningsfält.	0 Förhållandena för godstrafiken förändras inte väsentligt. Med underhållsåtgärder, service och vissa förbättringsåtgärder bibehålls den nuvarande nivån.	0 Förhållandena för godstrafiken bibehålls i stort sett oförändrade med hjälp av anpassad service och anpassade reparationer.
Kollektiv- trafik 	0 Förhållandena för kollektivtrafiken förbättras bara lite med hjälp av väghållningsåtgärder.	0 Det sker inga stora förändringar i förhållandena för kollektivtrafiken i tätorterna. Hållplatsregleringarna förbättrar verksamhetsförutsättningarna en aning.	↑ Kollektivtrafiken på huvudvägarna löper bättre tack vare hållplatsregleringar, vägbreddningar och omkörningsfält.	0 Förhållandena för kollektivtrafiken förändras just inte på de övriga huvudvägarna. Hållplatsregleringarna förbättrar verksamhetsförutsättningarna.	0 Förhållandena för kollektivtrafiken bibehålls i stort sett oförändrade med hjälp av anpassad service och anpassade reparationer. Antalet turer minskar i glesbygder.
Gång- och cykeltrafik 	↑ Det byggs flera gång- och cykelvägar i närheten av stadsregionerna. Nätet är mera täckande och enhetligt. Servicenivån förbättras, speciellt halkbekämpningen. Säkerheten för rörligheten förbättras.	↑ Det byggs flera gång- och cykelvägar. Nätet är mera täckande och enhetligt. Servicenivån förbättras, speciellt halkbekämpningen. Säkerheten för rörligheten förbättras.	↑ Det byggs flera gång- och cykelvägar samt underfarter i anknytning till bosättningen och servicen. Säkerheten förbättras.	↑ Det byggs flera gång- och cykelvägar samt underfarter i anknytning till bosättningen och servicen. Säkerheten förbättras.	↑ Det byggs flera gång- och cykelvägar i byarna och vid serviceställena.

↑ förbättras

0 ingen betydande förändring (förbättras delvis, försämrats delvis)

↓ försämrats





## 5. OM UTGÅNGSPUNKTERNA FÖRÄNDRAS

De största osäkerhetsfaktorerna, som kan medföra förändringar i den uppgjorda långsiktiga planen, gäller finansieringen och förändringarna i trafikmängden.

Vasa vägdistrikts långsiktiga plan för åren 2001–2015 baserar sig på finansieringsnivån 343 Mmk/år, vilket är ca 10 % större än finansieringen för 1999. Finansieringsnivån gör det dock inte möjligt att genomföra alla de åtgärder som borde vidtas enligt behovsutredningen. Mest måste man ge avkall på underhållet av beläggningar samt utbyggnads- och nyinvesteringarna.

Om finansieringsnivån 343 Mmk/år, som ligger till grund för planen, förändras, granskas prioriteringarna i planen enligt följande:

**Om finansieringsnivån sjunker** säkerställs först och främst den dagliga framkomligheten och trafiksäkerheten. En sänkning av finansieringsnivån skulle till största delen riktas till utbyggnads- och nyinvesteringarna. Man skulle i så fall vara tvungen att spjälka upp stora investeringsobjekt i små delåtgärder och också att gallra bort en del.

**Om finansieringsnivån stiger** riktas väghållningsåtgärderna mera än planerat till utbyggnads- och nyinvesteringar samt till underhåll av beläggningar. För utbyggnads- och nyinvesteringarnas del skulle tilläggsfinansieringen riktas till att bl.a. förbättra andra huvudvägar än stomvägar i glesbygger, bygga infarts- och omfartsvägar, tätortsregleringar, lättrafikregleringar, anslutningsregleringar och till att bygga grundvatten-skydd.

Inom Vasa vägdistrikt orsakas de största förändringarna i trafikefterfrågan av den allmänna ekonomiska utvecklingen samt av förändringarna i region- och näringsstrukturen. Följderna av dessa förändringar syns kraftigast på vägarna inom Vasa, Seinäjoki och Karleby stadsregioner samt på de mest livligt trafikerade huvudvägarna. Om trafiken ökar mera än förväntat, strävar man efter att

tidigarelägga investeringarna som gäller vägarna inom Vasa, Seinäjoki och Karleby stadsregioner samt de mest livligt trafikerade huvudvägarna.

## 6. UPPFÖLJNING AV PLANEN

Riktlinjerna i den långsiktiga strategiska planen beaktas i Vasa vägdistrikts årliga verksamhets- och finansieringsplan. I samband med utarbetandet av verksamhets- och finansieringsplanen konstateras också hur tidsenlig den långsiktiga planen är och hur de åtgärder som förutsätts i planen har förverkligats samt gör nödvändiga justeringar.

Vasa vägdistrikts långsiktiga strategiska plan förnyas vart femte år.

## 7. BEHOVEN AV FORTSATTA UTREDNINGAR

Det har i samband med utarbetandet av den långsiktiga planen framkommit vissa utredningsbehov i anknytning till väghållningen, vilka inverkar på riktlinjerna och innehållet i planen. Dessa är bl.a. följande:

- Utredning om behovet att förbättra vägnätet av lägre klass inom Vasa vägdistrikt.
- Utredning om underhållet på gång- och cykelvägarna samt utredning om fallolyckorna bland fotgängarna och cyklisterna.
- Den sociala och regionala jämlikheten samt servicenivån inom väghållningen på lågtrafikerade vägar av lägre klass.

Det första planeringsobjektet för utredningen om underhållet på gång- och cykelvägarna och utredningen om fallolyckorna bland fotgängarna och cyklisterna kunde vara Vasa stadsregion. Arbetet borde göras i samarbete mellan Vasa vägdistrikt och Vasa stad.

Det vore önskvärt att utredningen om den sociala och regionala jämlikheten gjordes i samarbete mellan Vägförvaltningens huvudkontor och Vasa vägdistrikt och att den skulle omfatta vägnätet av lägre klass inom Vasa vägdistrikt.

## BILAGSDEL

<b>1. UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Allmän beskrivning av omvärlden.....	1
1.2 Vägnetet inom Vasavägdistrikt som är av riksomfattande betydelse .....	6
1.3 Vägnet.....	7
1.4 Nuläget och utvecklingsutsikterna för rörligheten.....	11
1.6 Förväntningar och mål gällande väghållningen, rörligheten och trafiksystemet.....	18
1.7 Sammandrag av nuläget .....	21
<b>2. VÄGHÅLLNINGSBEHOV.....</b>	<b>22</b>
2.1 Utredning av väghållningsbehovet.....	22
2.2 Väghållningsbehovet enligt produktgrupp .....	22
<b>3. ALTERNATIVA RIKTLINJER FÖR VERKSAMHETEN.....</b>	<b>31</b>
3.1 Vägverkets riksomfattande riktlinjer för verksamheten "Riktlinjer för väghållningen 2015" ...	31
3.2 Alternativa riktlinjer för verksamheten inom Vasa vägdistrikt .....	31
<b>4. UTVÄRDERING AV EFFEKTERNA AV DE ALTERNATIVA RIKTLINJERNA .....</b>	<b>36</b>
4.1 Genomförandet av utvärderingen av effekterna .....	36
4.2 Tillvägagångssättet vid utvärderingen .....	36
4.3 Effekterna av de alternativa riktlinjerna .....	36



## 1. UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN

### 1.1 Allmän beskrivning av omvärlden

Vasa vägdistrikt omfattar tre landskap: Österbottens, Södra Österbottens och Mellersta Österbottens landskap.

Karaktistiskt för Österbottens landskap är kusten, älvdalarna och skärgården. Bosättningen är ganska jämnt spridd i älvdalarna och längs kusten. Landskapets centrum är Vasa med ca 56 000 invånare.

Kärnan i Södra Österbotten är den bandliknande bosättningen i älvdalarna. Bosättningen är jämnt fördelad i landskapet och det finns flera landsbygdsstäder i landskapet. Landskapscentrumet består av stadsregionen Seinäjoki – Nurmo (ca 40 000 invånare).

Mellersta Österbotten karakteriseras av älvdalarna och det havsnära läget. Bosättningen är gles speciellt i inlandet och avstånden långa. Landskapets centrum är Karleby med ca 35 000 invånare.



**Bild.** Landskapen inom Vasa vägdistrikt

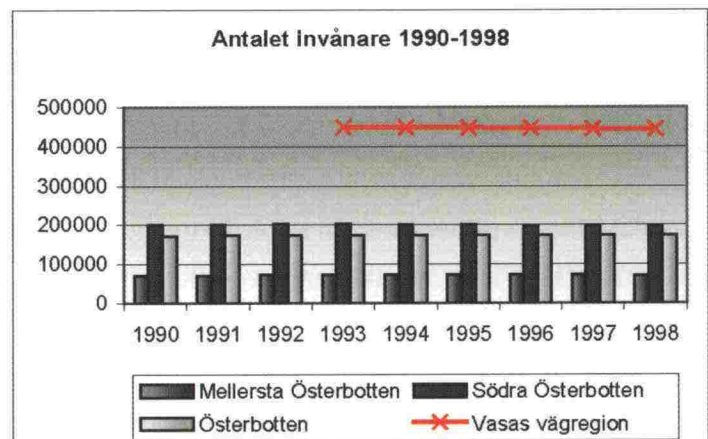
Det finns sammanlagt ca 444 000 invånare i de tre landskapen. Vasa vägdistrikts område består av gammal havsbotten med jämn terräng. Karaktistiskt för bosättningen inom Vasa vägdistrikt är att den sprider sig bandliknande längs vägarna utanför tätorterna på olika håll i älvdalarna och längs kusten. På vissa områden (Sjönejden i Södra Österbotten och Suomenselkä) splittras den bandlik-

nande strukturen i glesbygder, som är mera typiska för Insjöfinland. Målet för alla landskap inom Vasa vägdistrikt är att bevara landsbygdens livsduglighet, vilket är områdenas funktionella och kulturella ryggrad.

### Interna förändringar

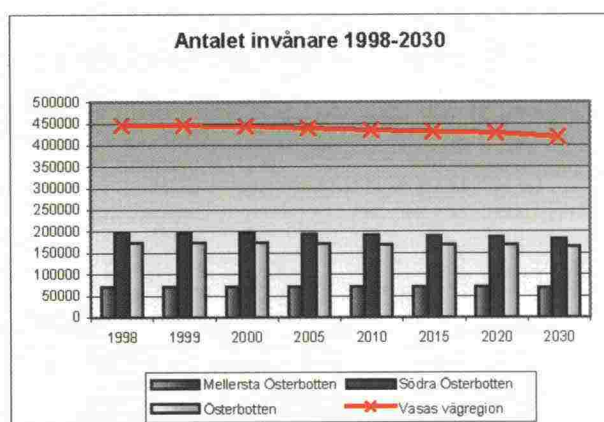
Vasa vägdistrikt utvidgades 1993 då de kommuner inom Vasa län, vilka hörde till före detta Mellersta Österbottens distrikt, överfördes till Vasa vägdistrikt. Väglängden inom Vasa vägdistrikt ökade då med ca 1 200 kilometer.

Det totala invånarantalet inom Vasa vägdistrikt har minskat sedan mitten av 1990-talet. Antalet invånare inom Österbottens landskap har hållits så gott som oförändrat under hela 1990-talet, medan invånarantalet i Mellersta och Södra Österbotten har varit sjunkande ända sedan flyttningsrörelsen som började 1993.



**Bild.** Utvecklingen av invånarantalet enligt Statistikcentralen 1990-98

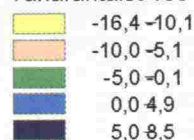
Befolkningstillväxten antas avta i hela landet långsamt fram till 2020, varefter befolknings-tillväxten antas bli negativ. Befolkningsminskningen, som började i Vasa vägdistrikt omkring mitten av 1990-talet, antas fortsätta i allt snabbare takt. Mest antas antalet invånare minska inom Södra Österbotten, där invånarantalet enligt Statistikcentralens prognos minskar från ca 200 000 år 1998 till ungefär 180 000 fram till 2030.



**Bild.** Befolkningsprognos 1998–2030 enligt Statistikcentralen

Nettoflyttningen inom migrationen,

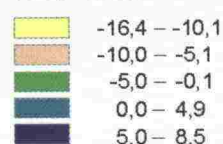
promille från medelinvånarantalet 1994-96



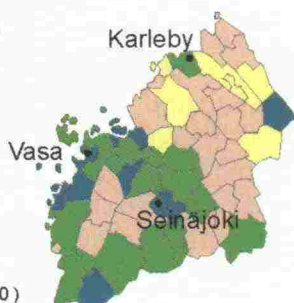
(Kommunens nettoflyttning =  $\frac{\text{flyttade} - \text{utflyttade}}{\text{invånarantal}} \times 1000$ )



Nettoflyttning inom migration, promille från medelinvånarantalet 1998 - 2020



(Kommunens nettoflyttning =  $\frac{\text{flyttade} - \text{utflyttade}}{\text{invånarantal}} \times 1000$ )



**Bilder.** Nettoflyttningen inom migrationen 1994-96 och prognostiserad nettoflyttning 1998-2030

Totalt sett har nettoflyttningen i kommunerna inom Vasa vägdistrikt varit negativ efter 1993. Endast i Vasa har antalet invånare ökat. Befolkningen flyttar efter arbete och utbildning från landsbygdskommunerna till växande stadstätorter. Proportionellt har invånarantalet minskat mest på den glesbebodda landsbygden i Mellersta Österbotten.

Enligt Statistikcentralens prognoser kommer nettoflyttningen att vara negativ också i fortsättningen i största delen av Vasa vägdistrikt. I Vasa, Larsmo, Nurmo, Seinäjoki, Kannus,

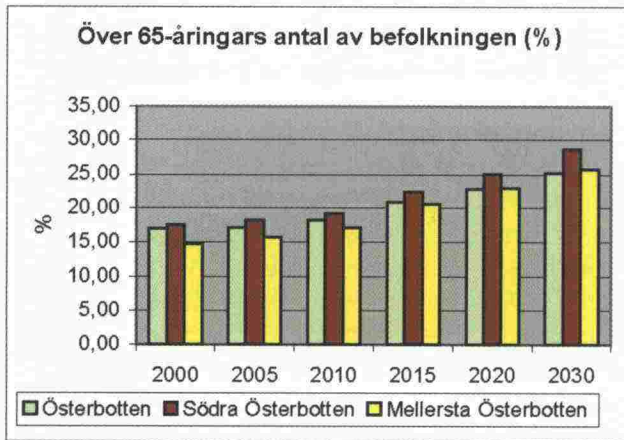
Lestijärvi och Lochteå antas invånarantalet vara oförändrat eller öka en aning. Utflyttningsöverskottet antas vara störst i landsbygdskommunerna som finns lite längre bort från stadscentra.

Personbilstätheten (personbilar/1 000 invånare) är större i landskapen inom Vasa vägdistrikt än i hela landet i medeltal. År 1998 fanns det i Österbotten proportionellt sett mest personbilar i hela landet, 437 personbilar per tusen invånare. I Södra Österbotten var motsvarande siffra 412 och i Mellersta Österbotten 395, när medeltalet för hela landet var 378 personbilar/1 000 invånare.

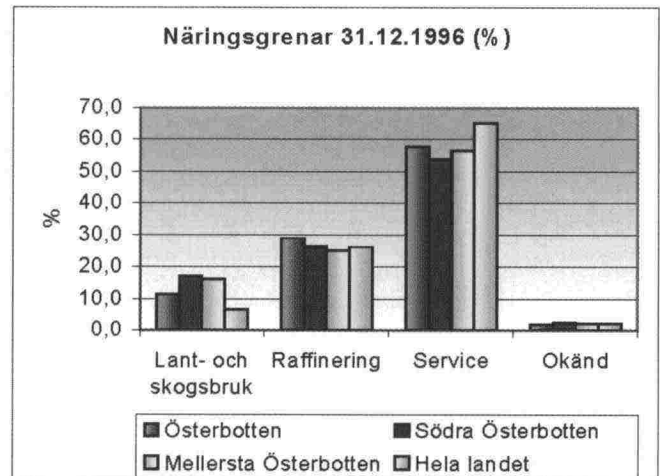
I och med flyttningsrörelsen har region- och samhällsstrukturen förändrats. Industrin och tjänsterna har koncentrerats till allt färre och större stadscentra, såsom Vasa, Karleby, Seinäjoki och Jakobstad. Samhällsstrukturen har hela tiden blivit allt mera nätliknande mellan de bebodda områdena i och med att befolkningen koncentreras till tätorterna. Servicen har minskat och trafikservicen har försämrats på landsbygden. Det antas att trenden håller i sig också i framtiden.

Åldersstrukturen har förändrats i hela landet under 1990-talet. De unga årsklassernas andel har minskat medan de äldre årsklassernas andel har ökat. Befolkningsstrukturen i landskapen inom Vasa vägdistrikt är i jämvikt just nu. I och med att de stora årskullarna åldras ökar andelen äldre människor. Det antas att andelen personer över 65 år uppgår till ca 25 % i hela landet och till ca 26 % inom Vasa vägdistrikt år 2030. Samtidigt flyttar unga årsklasser efter arbete och utbildning till tätorterna. Förändringarna i åldersstrukturen är störst i avlägsna landsbygdsområden.

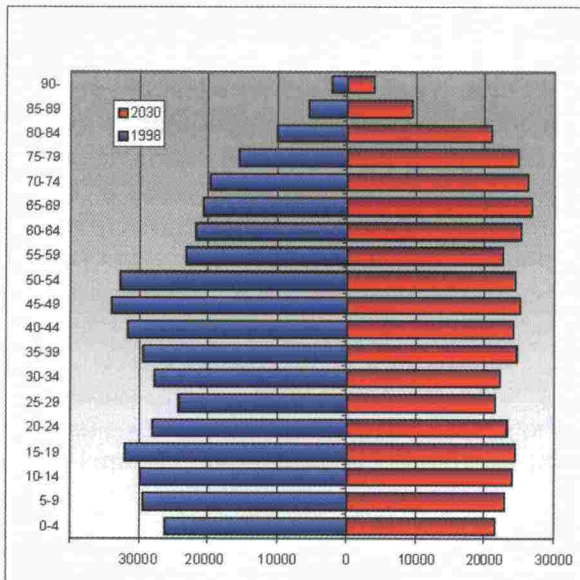




**Bild.** Över 65-åringars andel av befolkningen enligt landskap inom Vasa vägdistrikt 2000–2030



**Bild.** Näringsgrenarna enligt landskap 1996, Statistikcentralen



**Bild.** Åldersstrukturen inom Vasa vägdistrikt 1998 och prognosen för 2030, Statistikcentralen

Primärproduktionens andel är i Vasa vägdistrikt anmärkningsvärt stor jämfört med hela landet. Till exempel i Södra Österbotten är primärproduktionens andel 17,1 %, medan motsvarande tal för hela landet är 6,7 %. Primärproduktionen är jämnt fördelad inom landskapen, vilket ställer krav på skicket hos vägnätet av lägre klass. Koncentreringsringar inom primärproduktionen har uppstått på olika håll inom landskapen. Sådana koncentreringsringar är till exempel pålsdjursuppfödningen längs kusten, växthusodlingarna i de södra kommunerna i Österbottens landskap, potatisodlingarna i Kristinestad och Sjönejden samt boskapsskötseln i Södra Österbotten.

Förädlingens andel i landskapen motsvarar i stort sett medeltalet för hela landet. Företagen är koncentrerade till närheten av tätorterna. Österbottens kustområde är det mest industrialiserade området inom Vasa vägdistrikt. Branschkoncentreringsringar är vanliga. De mest betydande lokomotiven för branschkoncentreringsringarna inom Vasa vägdistrikt har varit kunskapscentret för energiteknik och ekonomi i Vasa (Oy Merinova Ab) och kunskapscentret för livsmedel i Seinäjoki (Foodwest Oy). Andra mindre branschkoncentreringsringar är t.ex. träförädlingsindustrin i Sydösterbotten, den industriella tillverkningen av stockstugor och mattväverierna i Sjönejden samt möbelindustrin i Juva, Ilmola och Kurikka. Också energiproduktionen (torv) har stor betydelse för industrin inom landskapen.

Jämfört med hela landet är servicens andel i landskapen mindre. Servicen är koncentrerad till landskapscentra, medan däremot servicen i glesbygderna har minskat eller kommer att minska ytterligare. Detta ökar resornas andel från glesbygderna till tätorterna.

Befolkningen i landskapen inom Vasa vägdistrikt har den lägsta utbildningsnivån i hela landet. Detta beror på att utbudet på högskoleplatser är så litet och att det finns så få arbetsplatser som kräver högskoleutbildning. Vasa universitet är den enda enheten som erbjuder utbildning på universitetsnivå inom området. Läroinrättningar på mellanstadienivå finns det däremot flera i landskapscentra (Vasa, Seinäjoki, Karleby) samt några filialer



till andra högskolor (Chydeniusinstitutet i Karleby, Fortbildningscentret vid Tammerfors universitet i Seinäjoki, Åbo Akademis verksamhet i Vasa). Centrala utvecklingsmål för utbildningen är att få diplomingenjörsutbildning till Vasa, möjlighet att komplettera grundexamen till ekonomexamen i Seinäjoki och utveckling av vuxenutbildningen för klasslärare vid Chydeniusinstitutet, utveckling av vidareutbildningen och den examensinriktade utbildningen för ingenjörer samt magistersprogrammet inom företagsverksamhet.

### Internationalisering

Finlands anslutning till Europeiska unionen i början av 1995 har inneburit stora förändringar för de jordbruksdominerade österbottiska landskapen. Priset på jordbruksprodukter har sjunkit och det inkomststöd som EU betalar har inte ersatt skillnaden. Anslutningen till EU har prövat Södra Österbotten mest, där det före anslutningen till unionen fanns 12 000 hemman. Årligen upphör 400 – 500 hemman med sin verksamhet och det förutspås att det om femton år bara finns ca 3 000 hemman kvar. De jordbrukare som mister sitt arbete söker sig till andra ställen för att hitta sitt levebröd.

Också företagsverksamheten, som är ett österbottniskt grunddrag, har varit hårt prövad under strukturomvandlingen. De utländska konkurrenterna med sina nätverk hotar ta marknader från de lokala småföretagarna, som inte har lika högklassiga marknadsförings-, export- och produktutvecklingsorganisationer.

Man har försökt utveckla samarbetet i fråga om internationaliseringen i landskapen inom Vasa vägdistrikt. Landskapens gemensamma Europabyrå fungerar som länk till Europa. Interreg-samarbetet i regionen sker inom ramen för programmet Interreg Kvarken Mitt-Skandia. I programmet deltar från Sverige Västerbottens län och Örnsköldsviks stad, från Norge Hegelandområdet och från Finland Kvarkenrådet, kommuner och samkommuner, landskapsförbund samt företag. I Mittnordenssamarbetet deltar från Norge Nord- och Trøndelag, från Sverige Jämtland och Väster-Norrland och från Finland förutom landskapen inom Vasa vägdistrikt också Mellersta Finlands och Södra Savolax land-

skap. Samarbetet riktas också via UBC-nätet och vänorterna till länderna inom Östersjöområdet. Bakom Östersjösamarbetet ligger samarbetet mellan Schleswig – Holstein och före detta Vasa län. Kvarkenrådet försöker utveckla samarbetet inom Kvarken – Mittnorden. Detta samarbete betonar utvecklingen av E12 vägen och förbindelsen Vasa – Jyväskylä.

Upphörandet av taxfreeförsäljningen sommaren 1999 innebar stora problem för Sverigebåtarna i Kvarken. Medan taxfreeförsäljningen ännu pågick utgjorde den skattefria försäljningen 66 procent (1999) av de totala intäkterna för Kvarkentrafiken, varför trafikeringen blev olönsam när taxfreeförsäljningen upphörde. Den svenska regeringen har förbundit sig att stöda Kvarkentrafiken med sammanlagt 24 miljoner kronor. Finland stöder trafiken med motsvarande summa. Dessutom har Västerbottens kommun för avsikt att rikta 6 miljoner kronor och Vasa stad 4 miljoner mark för att upprätthålla trafiken mellan Vasa och Umeå. Totalt understöds Kvarkentrafiken med 40 miljoner mark under två års tid. Sverige och Finland utgår från att trafiken efter denna övergångsperiod kan fortsätta utan stöd. År 1998 reste sammanlagt 900 000 passagerare över Kvarken. Den prognostiserade minskningen av antalet passagerare antas leda till förlorade arbetsplatser. Förändringarna i alkoholpolitiken kan fortfarande innebära förändringar i passagerartrafikens karaktär.

I och med Sovjetunionens söderfall har betydelsen av Finlands internationella förbindelser betonats. Finland anses ha goda möjligheter att fungera som trafikområde mellan öst och väst inom EU. Detta innebär möjligheter också för Vasa vägdistrikts område. Man har speciellt undersökt möjligheterna att hamnarna i Karleby och Jakobstad fungerar som portar till Sydeuropa för korridoren Uleåborg – Archangelsk – Komi.

### Förändringar inom trafiksektorn

Förändringarna inom befolkningen samt samhälls- och regionstrukturen innebär tryck också på förändringar inom trafiksektorn. Trafiken måste kunna betjäna det ständigt föränderliga samhällets behov, och dessa förändringar måste beaktas när man planerar trafiken som en del av samhället.



### *Betoning av trafiksäkerhets- och miljöfrågor*

Trafiksäkerhets- och miljöfrågorna har under de senaste åren betonats mycket inom Vägverkets verksamhet. Vägverket har ett stort samhälleligt ansvar för att trafiksäkerhetsmålen skall uppnås. Vägverket har samarbetat mycket med kommunerna och Trafikskyddet för att förbättra trafiksäkerheten. Av miljöfrågorna inom Vasa vägdistrikt betonas speciellt skydd av grundvatten.

Principerna för väghållningen inom Vägverkets miljöpolitik har definierats i verkets miljöprogram från 1996 och miljörapport från 1998. I TM:s publikation "Liikenteen toimintalinjat ympäristökysymyksissä" från 1999 framställs de långsiktiga målen och åtgärderna för alla trafikformers del. I KM:s publikation "Trafiksäkerhetsplan 2001–2005" från 2000 framställs säkerhetsmålen och principerna för en säker utveckling av vägtrafiksystemet.

### *Påbörjande av planeringen av ett trafiksystem*

I början av 1990-talet uppstod i stadsregionerna ett behov att övergå från att planera trafiknät till att planera hela trafiksystem. Trafiksystemplaneringen omfattar alla trafikformer, färdkedjor med olika fortskaffningsmedel och deras omstigningsplatser, trafiknät, parkering, regional struktur och markanvändning, finansiering samt samarbete.

Planeringen av trafiksystem har startat från stadsregionerna. I slutet av 1999 hade man gjort trafiksystemplaner för nio stadsregioner och dessutom pågår utarbetandet av många planer. Planen för ett trafiksystem för Vasa stadsregion (Vaseli) är en av de planer som är under arbete. TM har gjort ett riksomfattande trafiksystem som färdigställdes 1998. För tre landskap (Norra Österbotten, Kajana-land och Lappland) har färdigställts trafiksystem enligt landskap. Också de övriga landskapen torde göra motsvarande planer.

### *Fri konkurrens inom trafiksektorn*

Enligt trafikministeriets verksamhets- och finansieringsplan 2001–2004 fortsätter åtgärderna för att öka effektiviteten av trafikledhållningen och konkurrensen. Namnet Vägverket försvann från och med början av 2001, då Vägverket delades i ett statligt ämbetsverk

och ett statligt affärsverk. Båda lyder under kommunikationsministeriet – ämbetsverket under namnet Vägförvaltningen och affärsverket under namnet Vägaffärsverket. Målet för omändringen är att klart avskilja planeringen och beställningen av väg- och trafiktjänsterna från deras produktion. Differentieringen gör rollerna tydligare. Vägförvaltningen och Vägaffärsverket har bättre möjligheter att koncentrera sig på att utveckla det egna kärnkunnandet. Vägförvaltningen är en myndighet som ansvarar för de allmänna vägarna och broarna i Finland och för att trafiken löper säkert under alla förhållanden. Vägaffärsverket kommer att verka som ett serviceproducerande statligt verk bland många serviceproducenter.

Förutsättningen för konkurrensutsättningen inom den spårbundna trafiken utreds som bäst av KM.

### *Ökad växelverkan och ökat samarbete*

Landskapsförbunden har blivit viktiga samarbetspartner för vägdistrikten. Landskapsförbunden är också betydande påverkare vid utarbetandet av nationella och EU:s regionpolitiska program. Det finns 19 landskapsförbund på fastlandet i Finland. Inom Vasa vägdistrikt finns det tre: Österbottens, Södra Österbottens och Mellersta Österbottens förbund.

Landskapens samarbetsgrupper beslutar om användningen av Europeiska unionens regionutvecklingsmedel. Landskapsöversikterna, som godkänts av landskapsfullmäktige, visar den efterstävade utvecklingen i landskapet. Förbundens regionpolitiska verksamhet baserar sig på samarbete med kommunerna, statens distriktsförvaltning, utbildningen och forskningen, näringslivet samt olika organisationer som är intresserade av att utveckla landskapen.

Landskapsförbunden svarar också för den övergripande markanvändningsplaneringen i landskapet i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Landskapsplanen visar principerna för områdesanvändningen och utvisar områden som är nödvändiga för att utveckla landskapet. Landskapsplanen fastställs av miljöministeriet. I och med att planeringen av trafiksystem på landskapsnivå blir allt vanligare deltar vägdistrikten och landskapsförbunden tillsammans i utarbetandet av trafiksy-



stemplaner enligt landskap. Förbunden deltar också i Vägförvaltningens strategiska planering, programmeringen av projekt samt i uppgörandet av behovsutredningar och utredningsplaner enligt projekt.

## 1.2 Vagnätet inom Vasavägdistrikt som är av riksomfattande betydelse

Statsrådet fattade 30.11.2000 ett beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen, vilka träder i kraft 1.6.2001. I målen för områdesanvändningen definieras begreppet trafiknät av riksomfattande betydelse.

Enligt markanvändnings- och bygglagens 24 § 1 moment skall en statlig myndighet i sin verksamhet beakta de riksomfattande målen för områdesanvändningen och främja möjligheterna att uppnå dem. I statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen förutsätts, att man inom områdesanvändningen säkerställer möjligheterna att utveckla vagnätet som är av riksomfattande betydelse.

### Vagnät

Riksomfattande betydelsefulla vägar och gator är:

- riksvägar
- E- och TEN-vägar<sup>1)</sup>
- landsvägar som leder till officiella gränsövergångar
- vägar och gator som leder till vinterhamnar
- vägar och gator som leder till flygplatser med tung och/eller regelbunden flygtrafik
- vägar och gator som leder till riksomfattande betydelsefulla resecentra eller godsterminaler.

Det finns inom Vasa vägdistrikt sammanlagt 969 km allmänna vägar av riksomfattande betydelse, av vilka största delen (936 km) är riksvägar och ca 33 km allmänna vägar som leder till hamnar.

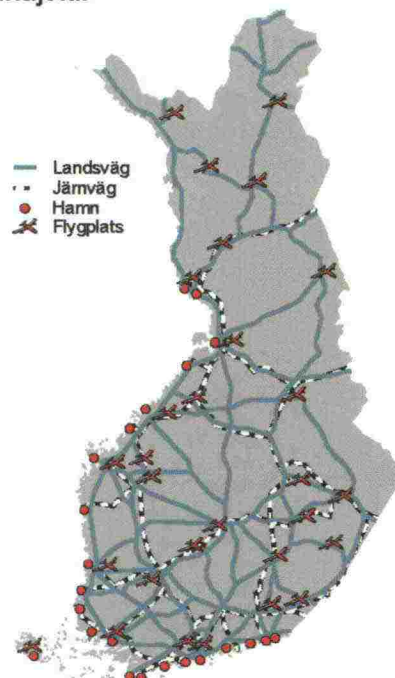
### Järnvägsnät

Riksomfattande betydelsefulla järnvägar är:

- järnvägar inom huvudbanan
- järnvägar som leder till alla officiella gränsövergångar
- järnvägar som leder till vinterhamnar

- järnvägar som leder till riksomfattande betydelsefulla resecentra och godsterminaler

Riksomfattande betydelsefulla järnvägar inom Vasa vägdistrikt är, förutom huvudbanan i syd-nordlig riktning, godstrafikjärnvägarna till vinterhamnarna (Kaskö – Seinäjoki, Jakobstad – Bennäs) samt järnvägen mellan Vasa och Seinäjoki.



**Bild.** Trafiknätet av riksomfattande betydelse

### Hamnar och farleder

Hamnar och farleder av riksomfattande betydelse är alla de hamnar som är i användning året om, s.k. vinterhamnar, huvudfarlederna inom handelssjöfarten och övriga farleder inom handelssjöfarten.

De riksomfattande betydelsefulla hamnarna inom Vasa vägdistrikt är hamnarna i Karleby, Vasa, Jakobstad och Kaskö.

### Flygplatser

Riksomfattande betydelsefulla flygplatser är alla de flygplatser och flygtrafiktjänstsystem (inklusive militärflygets behov) som används för tung och/eller regelbunden flygtrafik.

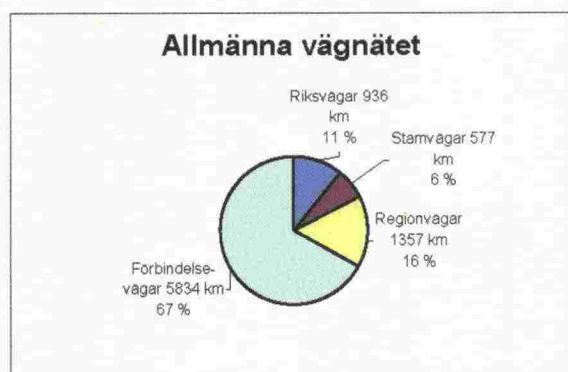
Inom Vasa vägdistrikt finns tre civilflygplatser av riksomfattande betydelse (Vasa, Seinäjoki och Kronoby) och en militärflygplats (Kauhava).



### 1.3 Vagnät

## Vägnätets omfattning och klassificering

Det allmänna vägnätets längd uppgick i Vasa vägdistrikt till 8 736 km 1.1.2000, varav riksvägar 936 km, stamvägar 577 km, regionvägar 1 357 km, förbindelsevägar 5 834 km, ramper 29 km och färjesträckor 2 km. Motorleder fanns bara 12 km, varav motorvägar 11 km och motortrafikvägar 1 km. Landsvägar med dubbla körbanor fanns 6 km. De enskilda vägarna inom Vasa vägdistrikt uppgick till 9 000 km och de kommunala gatorna och byggnadsplanevägarna till ca 2 200 km.



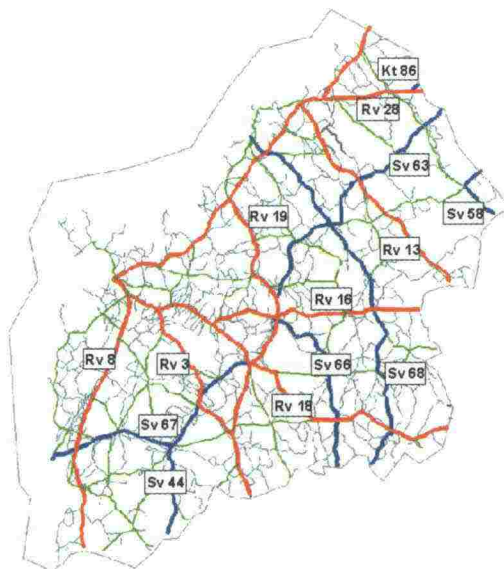
**Bild.** Nätet av allmänna vägar inom Vasa vägdistrikt 1.1.2000

Av de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt finns 1 771 km i tätorter. Mängden är den största av alla vägdistrikt i hela landet. Största delen av dessa allmänna vägar i tätorter finns i s.k. statistiska tätorter. Andelen allmänna vägar i tätorter är störst i Nylands vägdistrikt (25 %) och näst störst i Vasa vägdistrikt (20 %).

Nätet av allmänna vägar är tätare än i medeltal i landet, 329 m/land km<sup>2</sup> (övriga landet 238 m/land km<sup>2</sup>). I södra Finland är vägnätstätteten för de allmänna vägarna över 400 m/land km<sup>2</sup>. De allmänna vägarnas längd per invånare är ca 20 m/invånare i Vasa vägdistrikt, medan medeltalet för landet är ca 14 m/invånare.

Behovet av gång- och cykelvägar ökar hela tiden. Det fanns 1.1.2000 sammanlagt 534 km allmänna vägar inom Vasa vägdistrikt, vilka var försedda med gång- och cykelväg. Vägar med gång- och cykelvägar på båda sidorna fanns 70 km. Kvantitativt fanns det

fjärde mest gång- och cykelvägar inom Vasa vägdistrikt av alla vägdistrikt. Av vägarna som är försedda med gång- och cykelvägar inom Vasa vägdistrikt är 34 % riksvägar. Motsvarande tal för hela landet är 21 %. Antalet underfarter för den lätta trafiken uppgick i Vasa vägdistrikt till 178 st. Största delen av gång- och cykelvägarna inom Vasa vägdistrikt finns längs huvudvägarna nära kommuncentra.



**Bild.** Riks- och stamvägarna inom Vasa vägdistrikt  
1.1.2000

Det finns inom Vasa vägdistrikt sammanlagt 298 km allmänna vägsträckor som hör till specialtransportnätet. De eftersträlvade målen för specialtransportnätet är följande:

- höjd 7,0 m
- bredd 7,0 m (i städer minst 6,0 m)
- för längdens del måste man beakta svängningarna, speciellt vid cirkulationsplatserna
- broarnas bärighet enligt de nya planeringsnormerna för broar

Specialtransportnätet inom Vasa vägdistrikt framgår av bifogade karta.



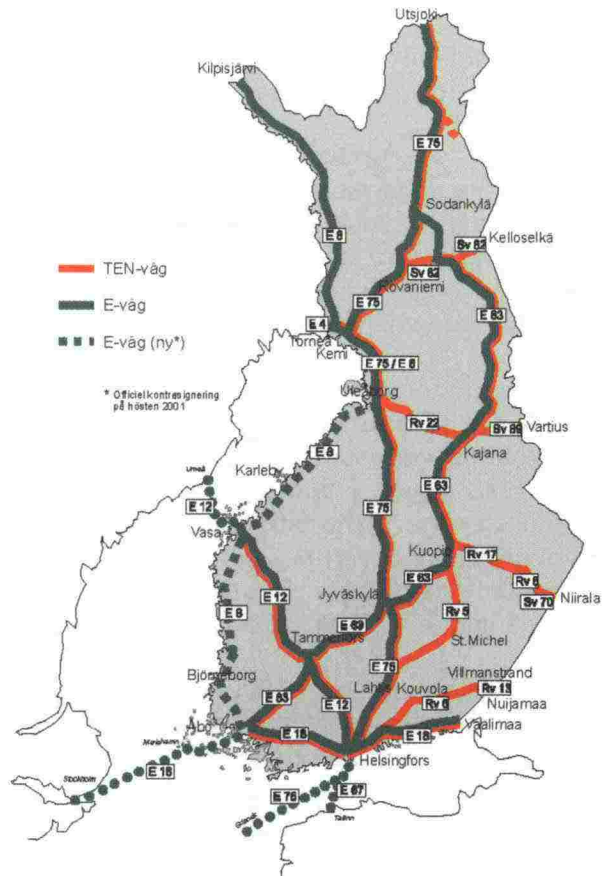
**Bild. Specialtransportnätet**

Till E- och TEN-vägnäten hör inom Vasa vägdistrikt bara rv 3. I Geneve fattades i november 2000 ett preliminärt beslut om att rv 8 tas med i E-vägnätet. Beslutet blir officiellt i år. Trafikministeriet har å sin sida föreslagit för EU kommissionen att rv 8 tas med i TEN-nätet.

### Vägnätets egenskaper

Av de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt är 65 % (5 750 km) belagda, varav ytbehandlade grusvägar är 165 km. Grusvägarna uppgår till 2 955 km (35 %) och de är nästan alla förbindelsevägar.

Av de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt är sammanlagt 1 833 km eller ca 20 % försedda med belysning. Av de belysta vägsträckorna finns 34 % i tätorter och 66 % i glesbygder. Av vägbelysningen längs de allmänna vägarna ägs ca 80 % av kommunerna.



**Bild. E- och TEN-vägnätet**

**Tabell. Huvudvägarnas (riks- och stamvägar) längd enligt olika hastighetsbegränsningar i Vasa vägdistrikt och hela landet 1.1.2000.**

Hastighetsbegränsning	Väglängd Vasa		Väglängd hela landet	
	(km)	(%)	(km)	(%)
120 km/h				
Riksväg	8	1	356	4
Stamväg	0	0	5	0
100 km/h				
Riksväg	705	75	6 150	72
Stamväg	315	54	3 068	65
80 km/h				
Riksväg	195	21	1 751	20
Stamväg	228	40	1 326	28
60-70 km/h				
Riksväg	26	3	285	3
Stamväg	28	5	223	5
≤ 50 km/h				
Riksväg	2	0	44	1
Stamväg	6	1	65	1
Sammanlagt:				
Riksvägar	936	100	8587	100
Stamvägar	577	100	4687	100

Det finns många geometriska brister på stamvägarna inom Vasa vägdistrikt.



På största delen av riks- och stamvägarna i Vasa vägdistrikt är begränsningen under andra tider än vinterperioden minst 100 km/h.

Den vanligaste hastighetsbegränsningen på de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt är 50 km/h på områden med tätortsmärket (74 %). I de statistiska tätorterna däremot är den vanligaste begränsningen 60 km/h (27 %) och den näst vanligaste 50 km/h (25 %).

Tätortsbegränsningen 40 km/h gäller i 24 tätorter på sammanlagt 39 vägkilometer på de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt. Alla dessa vägar i tätorter är region- eller förbindelsevägar. Tätortsbegränsningarna (40 km/h) utökas under VFP-perioden 1999–2003 med 12 kilometer. Dessutom planeras begränsningen 40 km/h på elva andra ställen.

Under vinterperioden 1999–2000 sänktes hastighetsbegränsningarna av trafiksäkerhetsorsaker enligt följande tabell.

**Tabell.** Vinterhastighetsbegränsningarna i Vasa vägdistrikt under vinterperioden 1999–2000.

Hastighetsbegränsning sommar/vinter (km/h)	Väglängd (km)
120 → 100 m/h	8
Riksväg	8
Stamväg	0
Regionväg	0
100 → 80 km/h	1217
Riksväg	492
Stamväg	300
Regionväg	325

Det finns många vägavsnitt på huvudvägarna inom Vasa vägdistrikt där de allmänna och enskilda vägarnas anslutningstäthet är över 7 st/km. Om lantbruksanslutningarna (åker- och skogsanslutningar) räknas med är anslutningstätheten på största delen av huvudvägarna över 10 st/km. De mest problematiska huvudvägssträckorna i fråga om anslutningstätheten är rv 3 mellan Laihela och Kurikka, rv 18 mellan Ylistaro och Alavo, rv 13 inom Perho kommun, sv 68 mellan Alajärvi och Etseri och sv 66 mellan Lappo och Alavo.

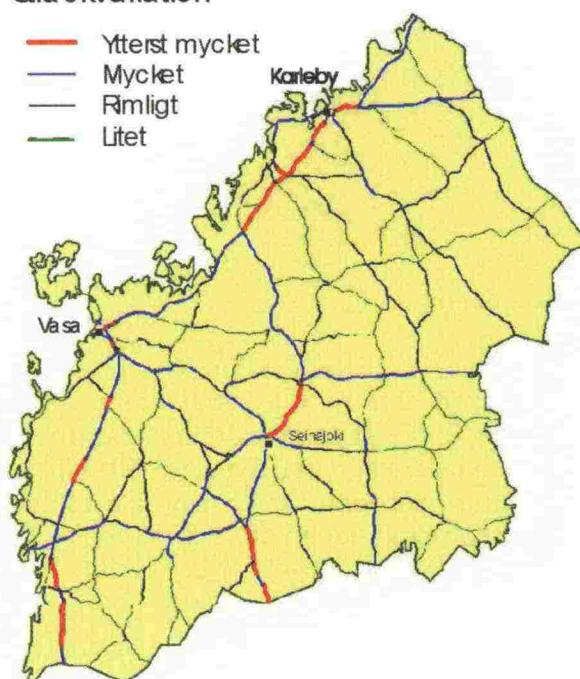
På de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt finns 1 327 broar, av vilka största delen är broar för biltrafik över vattendrag (1 041 st). Av dessa broar var största delen i utomordentligt (188 st.) eller gott skick (678)

1.1.1999. Av broarna var 90 st. i tillfredsställande eller dåligt skick. Viktbegränsningar förekom på 39 broar, vilket är ca 18 % av hela landets viktbegränsade broar. Alla dessa broar finns på förbindelsevägnet.

Av bilden nedan framgår sträckvariationen på de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt, vilken har erhållits som en kombination av årsmedeldygnstrafiken och belastningsantalet för den tunga trafiken. Belastningsantalet har erhållits från axelmassaundersökningarna 1998–1999.

#### Sträckvariation

- Ytterst mycket
- Mycket
- Rimligt
- Litet



**Bild.** Sträckvariationen på de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt

Antalet järnvägsplankorsningar inom distriktet framgår av tabellen nedan.

**Tabell.** Järnvägsplankorsningar enligt vägklass 1.1.2000.

	Inga säkerhetsanordningar	Säkerhetsanordningar
Riksvägar	-	5
Stamvägar	1	2
Regionvägar	-	6
Förbindelsevägar	13	53
Totalt	14	66



Enligt den riktgivande trafikmängden förutsätts det att 34 km huvudvägar breddas i Vasa vägdistrikt i nuläget och 69 km enligt prognossituationen 2020. I samband med avlägsnandet av bärighetsbristerna eller andra förbättringsåtgärder måste dock betydligt flera huvudvägar breddas.

**Tabell.** Brister i huvudvägarnas bredd inom Vasa vägdistrikt med trafikmängderna 2020.

ÅMD 2020	Målsatt bredd / antal körfält	Bristfällig bredd jämfört med målbredden (km)	Smärtgräns	Bristfällig bredd jämfört med smärtgränsen (km)
< 2 000	8,0 m	205	7,0 m	1
2 000-5 000	9,0 m	356	8,0 m	0
5 000-10 000	10,5 m	154	9,5 m	55
10 000-15 000	2 eller 4	13	10,5 m	13
> 15 000	4 körfält	0	4 körfält	0

Distriktet sköter om två färjor: Bergö och Eskilsö färjorna

### Belagda vägar

De belagda, allmänna vägarnas skick mäts enligt spårslitage, ojämnheter, skadesumma och bärighet.

De belagda vägarna i Vasa vägdistrikt är i klart sämre skick än i landet i medeltal och det uppstår skador på dem snabbare än i medeltal. Inom distriktet fanns i slutet av 2000

- 666 km belagda vägar i dåligt skick, av vilka en fjärdedel var konstruktionsmässigt dåliga
- 165 km ytbehandlade vägar, av vilka hälften var i behov av istandsättning.

**Tabell.** Mängden och andelen (%) vägar som underskrider kvalitetsmålen 2000 enligt ÅMD-klass.

	ÅMD			
	>6000	1500-6000	350-1500	<350
Vasa vägdistrikt	12	204	223	227
Andel %	7	14	9	14

### Grusvägar

Det finns bärighetsbrister på en tredjedel av grusvägnätet inom Vasa vägdistrikt. Enligt inventeringarna 1996–2000 ökade skade-

längden till följd av tjälskador i väggroppen från 85 km till 560 km. Torvkraftverken i Karleby, Seinäjoki, Jakobstad och Tammerfors medförde alla att den tunga trafiken inom deras verkningsområde ökade kraftigt på vägnätet av lägre klass. Nästan alla tjälskador i väggroppen finns på förbindelsevägar.

**Tabell.** Längden grusvägar (ca 3 000 km) och skador p.g.a. tjälskador i väggroppen i Vasa vägdistrikt 1996–2000.

År	A km	B km	C km
1996	9	39	29
1997	12	184	54
1998	68	126	119
1999	0	10	123
2000	1	16	109

A = skadeklass 1, B = skadeklass 2, C = skadeklass 3

Det har årligen under åren 1994–2000 funnits ca 370–800 km viktbegränsade grusvägar inom Vasa vägdistrikt. Viktbegränsningen har varat 2–3 månader.

**Tabell.** Viktbegränsade grusvägar inom Vasa vägdistrikt 1994–2000.

År	km	%andel av distriktets vägnät	Tid
1994	695	8	1.4 – 31.5
1995	535	6	3.4 – 15.6
1996	370	4	9.4 – 15.6
1997	372	4	11.3 – 19.6
1998	801	9	27.3 – 22.6
1999	584	7	25.3 – 20.6
2000	478	5	30.3 – 9.6

### Trafikantservice

Med trafikantservice avses här trafikledning och vägkantsservice. Inom trafikledningen är tyngdpunkten lagd på trafiktelematik.

Vägverkets trafikledningssystem indelas i tre delar:

- datainsamling och -hantering
- information
- trafikstyrning

Uppgifter om trafiken insamlas med hjälp av automatiska trafikmätningstillfällen, som det finns sammanlagt 17 st. i Vasa vägdistrikt. Vägväderstationerna (totalt 31 st.) samlar in uppgifter om väderförhållanden liksom också väglagskamerorna, som det finns 7 st. i Vasa



vägdistrikt. Dessutom fås uppgifter om störningsfaktorer av samarbetspartner. Trafikcentralen hanterar och förmedlar de erhållna uppgifterna.

Som informationsmedier används radio, text-TV, telefontjänsten "Vägtrafikanlinjen", Internet och radions RDS-system. Några informationsställen finns inte inom distriktet. Dessutom betjänar hastighetstavlorna trafikanterna. Deras antal är 7 inom distriktet.

Variabla informationstavlor används för trafikstyrning och -varningar. Inom Vasa vägdistrikt finns telematiska trafikstyrningstjänster på Replotbron (lv 724).

Med vägkantsservice avses ett serviceställe i vägens omedelbara närhet som är främst tänkt för trafikanterna. Sådana är t.ex. servicestationer, hotell, rastplatser, parkeringsplatser och informationsställen. Det finns i hela landet sju (+ en under byggnad), högklassiga serviceområden som utnyttjar den nya tekniken, av vilka en finns inom Vasa vägdistrikt (Juustoportti). Antalet andra högklassiga serviceområden i huvudvägarnas omedelbara närhet uppgår till nio i hela landet. Inget av dem finns inom Vasa vägdistrikt. Det fanns 1998 sammanlagt 110 högklassiga rastplatser invid huvudvägarna i hela landet, varav 6 st. inom Vasa vägdistrikt. Det finns sammanlagt 15 rastplatser och 136 parkeringsplatser inom Vasa vägdistrikt. På femton av rast- och parkeringsplatserna inom Vasa vägdistrikt finns privata kafé-, kiosk- eller restaurangtjänster. Det fanns 1998 sammanlagt 130 servicestationer med service dygnet runt i hela landet. Inom Vasa vägdistrikt finns elva automatiska stationer med service 24 h/dygn.

### **Brister i vägförbindelserna**

Det finns inom Vasa vägdistrikt klara brister i vägförbindelserna på grund av vägens skick. De mest betydande förbindelsebristerna finns i detta nu på riksväg 18 mellan Seinäjoki och Jyväskylä och stamväg 44 mellan Kauhajoki och Honkajoki. Övriga förbindelsebrister finns på sträckorna Vörå – Storkyro, Östermark – Bötom, Korteshjärvi – Lappajärvi och Alahärmä – Korteshjärvi. Inom Vasa- och Seinäjoki-regionerna finns dessutom följande förbindelsebrister: Vasa förbindelseväg, Vasa – Lillky-

ro, Smedsby omfartsväg, Vasa omfartsväg samt Seinäjoki norra och östra omfartsväg.

Också en del av vägförbindelserna till terminaler är bristfälliga. Det mest skyndsamma förbättringsbehovet i fråga om terminalförbindelserna inom Vasa vägdistrikt är förbindelsen från riksväg 8 till Yxpilä hamn (Karleby hamnväg). Den nuvarande förbindelsen går genom centrum och där finns två järnvägsplankorsningar. Det sker också många transporter av farliga ämnen till hamnen.

### **1.4 Nuläget och utvecklingsutsikterna för rörligheten**

#### **Trafikmängder 1999**

Trafikarbetet på de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt uppgick 1999 till 2 792 milj. fordonskm, vilket var 9,3 % av trafikarbetet på de allmänna vägarna i hela landet. Riksvägarernas andel av trafikarbetet på de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt var nästan hälften (1 186 milj. fordonskm/år). Av trafikarbetet på de allmänna vägarna uppstår ca 43 % i tätorter, där ca 20 % av den sammanlagda längden av de allmänna vägarna finns.

Det finns mycket få livligt trafikerade (AMD > 10 000) vägsträckor i Vasa vägdistrikt, sammanlagt 22 km. De består av korta vägsträckor på riksväg 8 nära Vasa och Karleby samt på riksväg 19 nära Seinäjoki (bild).

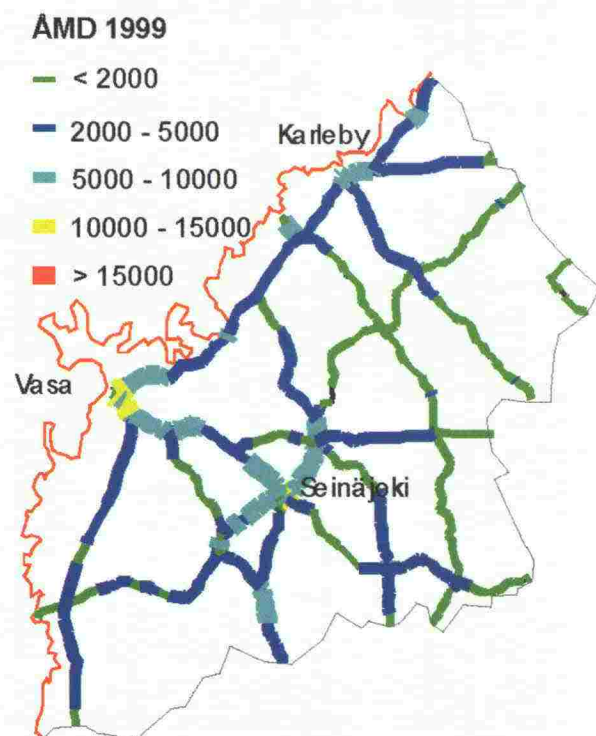
Den tunga trafikens andel av trafikmängderna på de allmänna vägarna var 1999 ca 10 %. Mest tung trafik förekommer i Vasa vägdistrikt på huvudvägssträckorna mellan stadscentra.

Mängden lätt trafik varierar mycket på de allmänna vägarna. På de livligaste gång- och cykelvägarna beräknas mängden uppgå till ca 2 000/dygn (Nurmo rv 19, Korsholm rv 8). På de mest lågtrafikerade rutterna är mängden under 100/dygn.



**Tabell.** Genomsnittliga trafikmängder på de allmänna vägarna 1999.

Väglklass	Vasa vägdistrikt	Hela landet
	ÅMD alla fordon	ÅMD alla fordon
Riksväg	3469	4674
Stamväg	1749	2288
Regionväg	1116	1134
Förbindelseväg	322	316
Vägar totalt:	879	1056



**Bild.** ÅMD, huvudvägarna i Vasa vägdistrikt 1999.

## Rörlighet och transporter

Enligt den senaste (1998–1999) persontrafikundersökningen gjorde i Finland bosatta, sex år fyllda personer i genomsnitt 2,8 resor/dygn. Resornas längd var i medeltal 16 kilometer och under hela dagen rör sig finländarna 45 kilometer. Finländarna gör i genomsnitt 19 över 100 kilometer långa resor årligen, av vilka de längsta infaller under semestrarna och vid årsskiftet. Kvantitativt gör finländarna mest fritidsresor. Knappt en tredjedel av resorna hänför sig till arbete, skolgång eller studier.

Av trafikarbetet per dygn uppstår 66 % som passagerare eller förare i personbil, 26 % i kollektivtrafiken, 5 % till fots eller med cykel

och 3 % på annat sätt. I västra Finland är personbilarnas andel av trafikarbetet större än i medeltal i landet och kollektivtrafikens andel på motsvarande sätt mindre.

**Tabell.** Färdmedelsandelar i procent enligt persontrafikundersökningen 1998–1999.

	Västra Finland	Hela landet
Lätt trafik	5	5
Kollektivtrafik	21	26
Personbil och annan privat trafik	74	69
Sammanlagt	100	100

Vägtransporterna är den största och viktigaste transportformen för näringslivet i Finland. På korta sträckor och för produkter som fordrar snabb leverans är vägtransporterna nästan den enda tänkbara transportformen. I Finland transporterades 1998 nästan 530 miljoner ton gods, varav cirka hälften var täktmaterialtransporter. Av de inhemska godstrafiktonnen transporterades 80 % på vägarna, 10 % på järnvägarna och ca 7 % sjöledes. Det inhemska godstransportarbetet uppgick 1998 till 39,6 miljarder tonkilometer, varav vägtrafikens andel var två tredjedelar.

Den genomsnittliga transportsträckan för lastbilstransporter uppgick 1997 till 60 km. Två tredjedelar var kortare än 50 km och bara 4 % transporterades längre än 400 km. Mätt som transportarbete var träåvarorna och den mekaniska skogsindustrins produkter den viktigaste godsgruppen. Mätt i total tonmängd transporterades mest grus.

## Trafikprognoser för 2010, 2020 och 2030

Som en följd av flyttningsrörelsen till tillväxtcentra sker det förändringar också i trafiken. Trafiken på vägarna mellan och till tätorterna kommer att öka kraftigt, medan däremot trafiktillväxten är långsammare eller kommer t.o.m. att avta på mera avlägsna vägar. Trafiktillväxten förutspås vara kraftigast i de växande stadscentra och mellan tillväxtcentra.

Vägverket har 1999 justerat trafikprognosen för de allmänna vägarna. Enligt den justerade prognosen kommer trafiken på de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt att öka i landskapen enligt följande:



**Tabell.** Prognostiserad trafiktillväxt på de allmänna vägarna enligt landskap 1997-2030.

	Södra Öster- botten	Öster- botten	Mellersta Österbot- ten	Hela lan- det
1997 – 2010	1,10	1,16	1,16	1,22
1997 – 2020	1,19	1,25	1,26	1,32
1997 – 2030	1,22	1,29	1,31	1,38

Till en början är tillväxten drygt två procent årligen men avtar under det första årtiondet under nästa årtusende till 1, 3 % och till under 1 % efter 2010. Efter 2020 är tillväxten bara 0,4 % årligen. Den verkliga trafiktillväxten på de allmänna vägarna har hittills varit mindre än den prognostiserade. Tillväxten inom vägtrafiken i Vasa vägdistrikt har förutspåtts vara en aning mindre än i medeltal i hela landet.

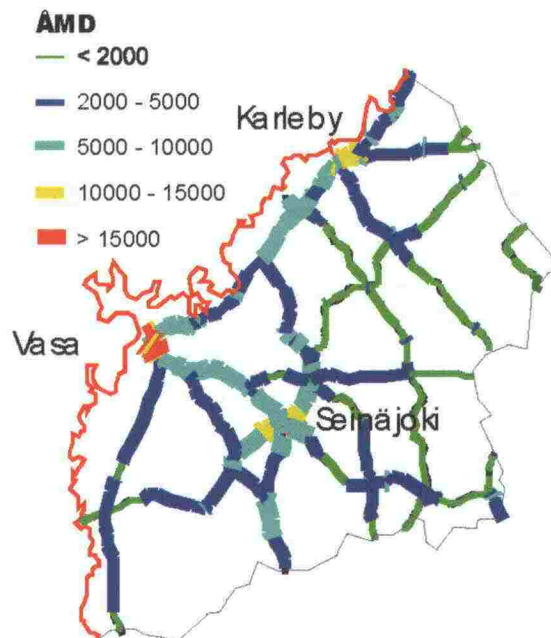
**Tabell.** Tillväxtkoefficienter för vägtrafiken 1997–2020 enligt väglass

	Riks- vägar	Stam- vägar	Regi- onvä- gar	Förbin- delse- vägar	Sam- man- lagt
Vasa vägdi- strikt	1,28	1,25	1,20	1,00	1,20
Hela landet	1,40	1,40	1,32	1,08	1,29

Enligt Vägverkets prognos har mängden livligt trafikerade (ÅMD > 10 000) vägsträckor fördubblats (42 km) 2020 jämfört med nuläget. Det finns ändå relativt lite av dem fortfarande. Stamvägar, på vilka trafikmängden enligt prognosen uppgår till under 2 000 fordon/dygn, finns 323 km. Motsvarande mängd riksvägar är 187 km.

Trafikmängderna på huvudvägarna mellan tillväxtcentra har ökat. På annat håll på huvudvägnätet är tillväxten liten. På några förbindelsevägar förutspås trafikmängderna t.o.m. minska.

Informationssamhället kommer att förändra rörligheten inom den närmaste framtiden. Informationssamhällets lösningar (t.ex. elektronisk handel, elektronisk service och distansarbete) kommer å ena sidan att minska och å andra sidan att öka trafiken (t.ex. distributionstrafik och fritidstrafik ökar). Det är svårt att förutspå informationssamhällets totala inverkan på rörligheten för människor och gods.



**Bild.** Prognostiserad ÅMD 2020 på huvudvägarna inom Vasa vägdistrikt.

### Smidighet

Uppgifter om medelhastigheterna för biltrafiken på huvudvägarna fås från automatiska trafikräkningsställen, som det finns 17 st. inom Vasa vägdistrikt. Hastighetsuppgifterna från dessa ställen framgår av tabellen nedan.

**Tabell.** Medelhastigheter för biltrafiken på huvudvägarna vid olika hastighetsbegränsningar 1998–99 enligt uppgifter från automatiska trafikräkningsställen.

Huvud- väg + biltyp	Hastigh. begräns- ning sommar / vinter km/h	Medel- has- tighet km/h	% -andelen som överskrider hastighetsbegräns- ningen			
			≥80 km/h	≥90 km/h	≥100 km/h	≥110 km/h
2-körfält PB+PaB	80/80	82,1	61,7	15,5	4,1	1,1
2-körfält LB+buss	80/80	81,1	64,9	8,4	0,5	0,0
2-körfält PB+PaB	100/80	88,8	84,7	42,3	15,2	3,4
2-körfält LB+buss	100/80	83,9	78,5	17,3	1,7	0,1
			≥100 km/h	≥110 km/h	≥120 km/h	≥130 km/h
2-körfält PB+PaB	100/100	96,4	41,1	12,7	2,9	0,7
2-körfält LB+buss	100/100	86,0	2,6	0,2	0,0	0,0
Mo PB+PaB	120/100	104,0	61,7	33,2	13,5	3,3
Mo LB+buss	120/100	87,2	7,5	1,2	0,3	0,1

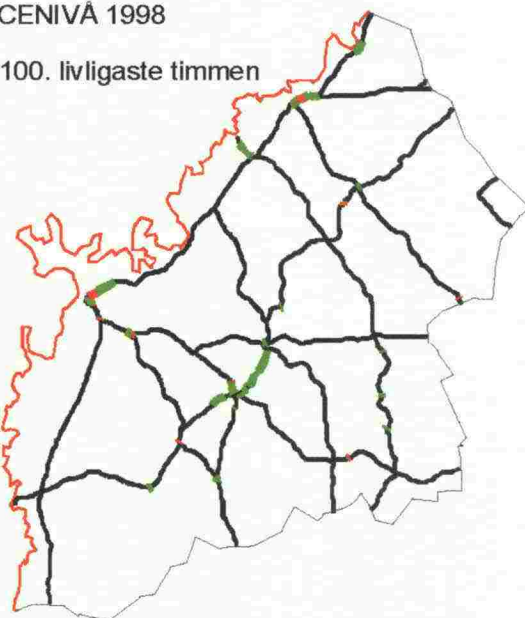
Av tabellen framgår att medelhastigheterna är relativt höga på områden med hastighetsbegränsningen 80 km/h och andelen person- och paketbilar som överskrider begränsningen med minst 10 km/h är förvånansvärt stor. Vinterhastighetsbegränsningarna överskrids allmänt och överskridningarna är stora. Medelhastigheterna för de tunga fordonen tycks vara nästan oförändrade oberoende av hastighetsbegränsningarna. Också den tunga trafiken bryter allmänt mot vinterbegränsningarna.

Problem till följd av trafikstockningar förekommer bara lite inom distriktet. De finns främst på vägarna nära Vasa, Seinäjoki och Karleby samt i enstaka anslutningar. Framkomligheten på vägarna kan mätas med servicenivåer som beskriver körförhållandena och som erhållits med HCM -metoden. Den nuvarande servicenivån på huvudvägnätet har uppskattats på basis av trafikmängden under den hundra livligaste timmen 1998. Klasserna A – C är vägar med god servicenivå, på D – F förekommer köer och trafikstockningar.

#### SERVICENIVÅ 1998

HCM:s 100. livligaste timmen

— D  
— E  
— F



**Bild.** Ställen med framkomlighetsproblem på huvudvägarna i Vasa vägdistrikt 1998 enligt HCM:s servicenivåklassificering.

På huvudvägarna i Vasa vägdistrikt förekom 1998 trafikstockningar bara på 10 km och köbildning på 69 km. År 2020 förutspås att det förekommer trafikstockningar på 29 km av huvudvägarna och köbildning på 157 km.

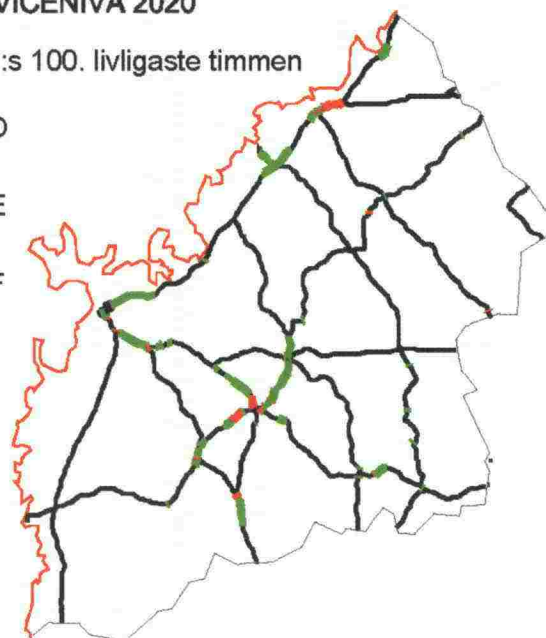
**Tabell.** Huvudvägar med dålig servicenivå (D – F) i Vasa vägdistrikt 1998 och prognos för 2020.

	Väglängder enligt servicenivåklass							
	1998				2020			
	D	E	F	Slgt	D	E	F	Slgt
Vasa vägdistrikt	69	10	0	79	157	26	3	186

#### SERVICENIVÅ 2020

HCM:s 100. livligaste timmen

— D  
— E  
— F



**Bild.** Framkomlighetsproblem på huvudvägarna i Vasa vägdistrikt 2020 enligt HCM:s servicenivåklassificering.

#### Trafiksäkerhet

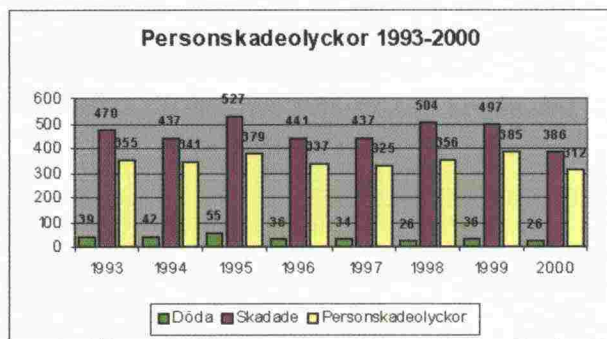
Enligt uppgifter om polisrapporterade olyckor har trafiksäkerheten på det allmänna vägnätet förbättrats inom Vasa vägdistrikt under nästan hela 1990-talet. Utvecklingen har följt det riksomfattande trafiksäkerhetsmålet.

Antalet lätttrafikolyckor som lett till personsador och antalet svängningsolyckor på de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt har under de senaste åren varit större än i landet i medeltal. Däremot inträffade det färre omkörnings- och upphinnandeolyckor än i hela landet. Av de polisrapporterade lätttrafikolyckorna som ledde till personsador skedde nästan 80 % utanför tätorter.

Antalet dödade i vägtrafiken på de allmänna vägarna har minskat sedan 1989 med undantag av 1995. År 1999 ökade antalet däremot igen. På de allmänna vägarna dog 36

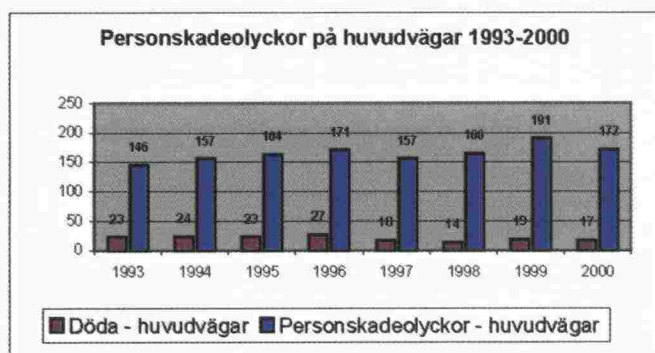


personer i vägtrafiken 1999 och 26 personer 2000.



**Bild.** Personskadeolyckor, antalet skadade och dödade på de allmänna vägarna i Vasa vägdistrikt 1993–2000.

Av alla polisrapporterade dödsolyckor åren 1993–1998 skedde ca 56 % på huvudvägar och bara 1 % på allmänna vägar på områden med märket för tätort. Olyckorna på huvudvägarna är allvarigare än olyckorna på de allmänna vägarna i tätorter. Nästan var åttonde olycka på huvudvägarna leder till dödsfall, medan motsvarande tal för tätorter är var tjugonde. Antalet dödade i olyckorna på huvudvägarna har dock minskat kraftigt efter 1996. År 1999 var antalet dödade på huvudvägarna större än under de två föregående åren. Antalet dödade på de allmänna vägarna i tätorter har minskat tydligt efter 1995.



**Bild.** Antalet personskadeolyckor, skadade och dödade på huvudvägarna inom Vasa vägdistrikt 1993–2000.

## Miljö

Det finns fyra skyndsamma bullerskyddsobjekt inom vägdistriktet. På varje av dessa bor det över 10 personer på området, där bullret

överskrider 65 dB. Dessutom finns det många enstaka byggnader eller grupper av byggnader på bullerområdet som överskrider 65 dB. På trafikbullerområdet över 55 dB invid allmänna vägar finns ca 50 bostadsområden. Det finns ca 240 km bullerområden. På bullerområdena bor uppskattningsvis ca 10 000 invånare.

Det finns 47 viktiga grundvattenområden inom Vasa vägdistrikt, vilka finns inom verkningsområdet för vägar som saltas på vintern eller sommaren. Sammanlagt finns det 560 km vägar på grundvattenområden inom distriktet. Saltningen vintertid har minskat till ungefär hälften jämfört med maxåren. År 1999 användes sammanlagt 9 083 ton salt för halkbekämpning, vilket är klart mindre än medeltalet för åren 1984–1998 (12 581 ton). Även om saltningen har minskat finns det fortfarande 34 km vägar på grundvattenområden där skyddsbehovet är skyndsamt. Distriktet följer fortsättningsvis upp salthalten på de viktigaste grundvattenområdena.

På grund av dammolägenheterna för vägkantsbosättningen borde man förbättra 90 km grusvägar inom distriktet. Dessutom finns det inom distriktet ännu ca 20 centrumtätorter, där det finns tydliga behov att sammanjämka tätortsstrukturen, tätortsbilden, trafiken, trafiklederna och/eller trafiksäkerheten. Det finns också 120 mindre tätorter, där man borde utveckla något delområde i tätortsmiljön.

## 1.5 Väghållning

### Produktgrupper inom väghållningen och väghållningskostnaderna

Väghållningen har indelats i fem produktgrupper och de har bildats av en eller flera väghållningsprodukter. Som produkt räknas en sådan produktifierad tjänst, som på lång sikt kan köpas från marknaden. Produktgrupperna är service, underhåll och ersättande investeringar, utbyggnads- och nyinvesteringar, planering samt trafikledning. Markanskaffningen utgör en egen grupp.

Fördelningen av väghållningsutgifterna enligt produktgrupp 1999–2000 framgår av följande tabell.

**Tabell.** Verkliga väghållningskostnader enligt produktgrupp 1999 – 2000.

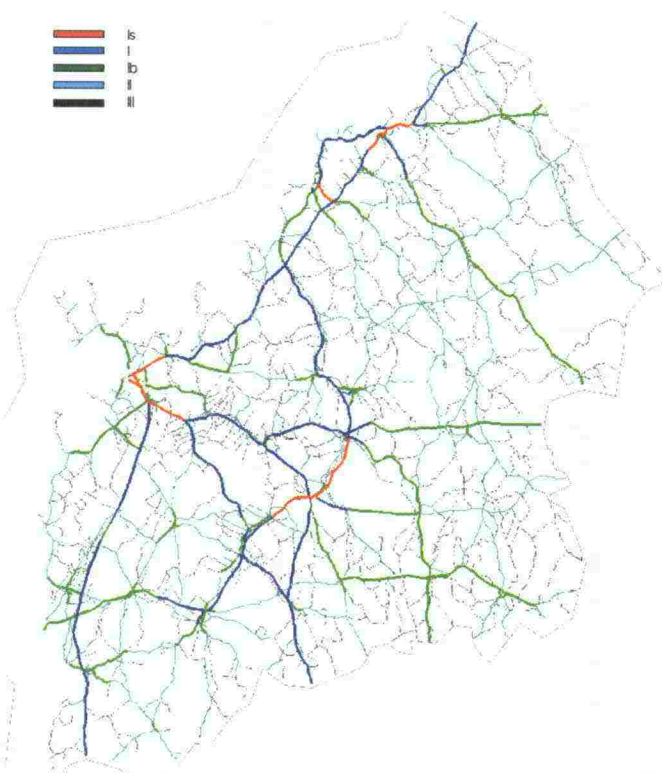
Produkt	Mmk		%	
	1999	2000	1999	2000
<b>Service</b>	<b>90</b>	<b>102</b>	<b>28</b>	<b>31</b>
Vinterunderhåll	38	45	12	14
Skötsel av trafikmiljö	23	25	7	7
Skötsel av konstr. och anordn.	11	10	3	3
Skötsel av grusvägar	18	22	6	7
<b>Underhåll och ersättande investeringar</b>	<b>113</b>	<b>121</b>	<b>36</b>	<b>37</b>
Underhåll av beläggningar	38	49	12	15
Underhåll av konstr. och anordn.	10	10	3	3
Ersättande investeringar	65	62	21	19
<b>Utbyggnads- och nyinvesteringar</b>	<b>53</b>	<b>54</b>	<b>17</b>	<b>16</b>
Utbyggnadsinvesteringar	41	42	13	13
Nyinvesteringar	12	12	4	4
<b>Planering</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
Trafikledning	2	2	1	1
<b>Markanskaffning</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>4</b>
Vägförvaltningen	32	30	10	9
<b>Väghållning sammanlagt</b>	<b>313</b>	<b>330</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

De allmänna vägarna indelas i fem underhållsklasser med tanke på vinterunderhållet: Is, I, Ib, II och III. De allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt indelas i underhållsklasser enligt tabellen.

Kostnadsandelen för service av de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt har ökat en aning under de senaste åren. Servicens andel av väghållningen var ungefär en tredjedel år 2000. Vinterunderhållet är den viktigaste produkten av de totala kostnaderna för service.

**Tabell.** Fördelningen av de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt i olika vinterunderhållsklasser (km) 1.1.2000.

Funktionell klass	Vinterunderhållsklass				
	Is	I	Ib	II	III
Riksvägar	86	559	247	44	0
Stamvägar	24	71	149	332	1
Regionvägar	0	45	348	929	34
Förbindelsevägar	0	10	117	919	4789
Sammanlagt	110	685	860	2224	4824



**Bild.** Vinterunderhållsklasser för de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt 1.1.2000.

Kostnadsandelen för underhåll av de allmänna vägarna i Vasa vägdistrikt av kostnaderna för hela basväghållningen har ökat en aning under de senaste åren. I distriktets verksamhets- och finansieringsplan 1999–2003 antas att kostnadsandelen för underhåll bibehålls nästan oförändrad under hela planperioden.

Investeringarnas kostnadsandel av väghållningens totala finansiering har sjunkit betydligt under de senaste åren. Detta beror främst på en minskad finansiering av utbyggnadsinvesteringarna. Nyinvesteringarnas andel förutspås minska till nästan noll i slutet av verksamhets- och finansieringsperioden. Ersättningsinvesteringarna har blivit den största investeringsprodukten under de senaste åren



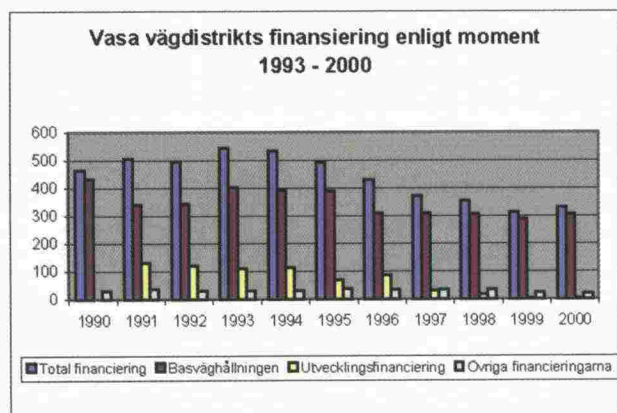
och den antas utgöra den största investeringskostnadsandelen också i framtiden.

### Vägdistriktets organisation och väghållningsfinansiering

Vägverket delades från början av 2001 i ett ämbetsverk (Vägförvaltningen) och ett statligt affärsverk (Vägaaffärsverket). Vägdistriktet, som lyder under Vägförvaltningen, är en beställarorganisation, som utgående från riksomfattande riktlinjer bestämmer målen och riktlinjerna för väghållningen, programmerar utvecklings- och underhållsinvesteringarna för vägnätet, beställer nödvändiga planer och underhålls-/byggnadsentreprenader av olika producentorganisationer samt övervakar producentorganisationernas arbets kvalitet. Vägförvaltningen gör dessutom som myndighetsarbeten många kundtjänst- m.fl. uppgifter i anknytning till vägnätet och trafiken.

Den totala finansieringen av väghållningen uppgick 2000 till ca 4,3 mrd. mk, varav basväghållningens andel var ca 3,1 mrd. mk. Det ser ut som om den totala finansieringen av väghållningen bibehålls så gott som oförändrad under de närmaste åren.

Den totala finansieringen av väghållningen inom Vasa vägdistrikt var 330 Mmk 2000, varav basväghållningens andel var 308 Mmk. Väghållningsfinansieringen har sjunkit kraftigt i Vasa vägdistrikt under de senaste åren, vilket beror på avsaknaden av utvecklingsprojekt.

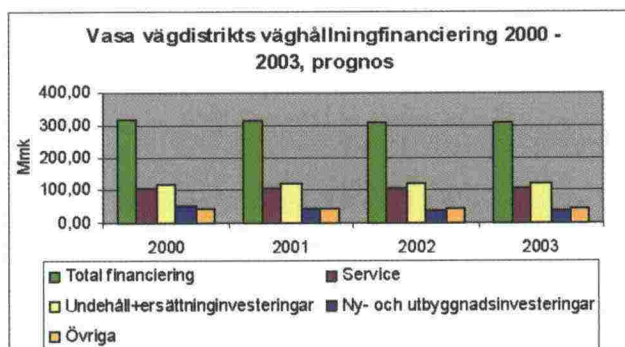


**Bild.** Väghållningsfinansieringen i Vasa vägdistrikt 1993-2000.

Sysselsättningsfinansieringen av vägprojekt har minskat med en tredjedel under 90-talet och förväntas inte öka under de första åren av 2000-talet. Distriktet använde ca 2,0 Mmk för sysselsättningsarbeten 2000.

EU-finansieringen för den nya programperioden 2000–2006 är ännu öppen.

Enligt Vasa vägdistrikts verksamhets- och finansieringsplan för 1999–2003 kommer den totala väghållningsfinansieringen att minska ytterligare under de närmaste åren.



**Bild.** Fördelningen av basväghållningsfinansieringen i Vasa vägdistrikt, prognos för 2000–2003.

### Vägdistriktets nuvarande väghållningsstrategi

Utgångspunkten för riktlinjerna för den nuvarande väghållningen inom Vasa vägdistrikt är de väghållningsmål och -riktlinjer som uppställts i Vägverkets väghållningsplan 1995–2004 samt de mål som uppställts i Vägverkets verksamhets- och finansieringsplan 1998–2001.

Vägverkets mål under planperioden är att trygga och förbättra trafiksmidigheten på huvudvägarna, utveckla trafikmiljön och -systemen i tätorterna samt sträva efter att bibehålla skicket hos och underhållsnivån på vägnätet av lägre klass.

Vasa vägdistrikt strävar efter att säkerställa trafiksmidigheten med en tillräcklig vinterunderhållsnivå samt genom att utveckla upphandlingsförfarandet så att skötseln och underhållet samt byggnadsverksamheten på huvudvägarna medför så lite olägenheter som möjligt för trafiken.



Man strävar efter att bibehålla det belagda vägnätets skick oförändrat. Man strävar också efter att bibehålla skicket på vägnätet av lägre klass oförändrat. Av tjälskadorna i vägkroppen på grusvägarna förbättras knappt hälften under planperioden.

Trafikmiljön i tätorterna förbättras med säkerhets- och miljösaneringar samt små åtgärder för att sänka körhastigheterna. Vid förbättringen av trafiksäkerheten försöker man använda åtgärder där nyttokostnadskvoten är bäst. Tyngdpunkten flyttas till allt lättare åtgärder. Beaktandet av trafiksäkerheten betonas allt mera också i underhålls- och planeringsupphandlingarna. Med bestämmelser om innehållet i planerna påverkar man nivån hos de kommande åtgärderna.

I fråga om förverkligandet av miljöskyddsåtgärderna koncentrerar distriktet sig på skydd av grundvatten. Dessutom verkar distriktet tillsammans med olika regionala instanser för att utveckla vägnätet och markanvändningsplaneringen, i syfte att åstadkomma en hållbar region- och samhällsstruktur samt minska de totala olägenheterna av trafiken.

Vägverkets direktion godkände i mars 2000 den nya långsiktiga väghållningsplanen "Riktlinjer för väghållningen 2015". Det centrala innehållet i planen framgår av punkt 3.1.

## **1.6 Förväntningar och mål gällande väghållningen, rörligheten och trafiksystemet**

### **Medborgarnas, intressegruppernas och näringslivets förväntningar**

#### *Kundrespons*

I Vägverkets servicenivåundersökning från 1998 kartlades kundernas åsikter om frågor gällande Vägverkets verksamhetsfält. Kundresponsen har indelats enligt trafikform: person-, gods- och lätttrafik samt färjetrafik.

De viktigaste utvecklingsobjekten är enligt personbilsförarna att bygga egna leder för fotgängare och cyklister, avlägsna spårslitage, gropar och upphöjningar från beläggningarna, vinterunderhållet samt breddning av vägrenarna. På grusvägarna förorsakar yt-

skadorna, tjällossningen samt snö och modd problem.

För godstransporternas del finns det inga större skillnader i de problem på vägarna som olika kundgrupper upplevt. Problemen poängteras dock på olika sätt i verksamheten bland kunderna som behöver transporterna. I de problem som transportföretagen erfarit betonas betydelsen av enstaka väg- och trafikregleringar samt servicen. Basindustrin ser problemen på vägarna på nästan samma sätt som transportföretagen. För transporternas del upplever man halkan vid svårt vinterföre som ett betydande problem på både huvudvägarna och vägarna av lägre klass. I tätorterna betonas bristfälliga lastnings- och lossningsställen samt trånga anslutningar.

De som använder gång- och cykelvägarna är missnöjda med plogningen och halkbekämpningen. På sommaren orsakar gång- och cykelvägarnas ojämna beläggning problem. Man har inte heller enligt gjorda enkäter beaktat den lätta trafiken tillräckligt i fråga om trafikregleringarna på byggarbetsplatserna.

För färjetrafikens del har man samlat respons via Internet under första hälften av 1999. Det största utvecklingsbehovet hänför sig enligt responsen till informationen om tidtabeller och rutter.

#### *Intressegruppernas förväntningar*

Intressegruppernas förväntningar har erhållits från intressegruppsförhandlingarna i samband med att Vägverkets centralförvaltning utarbetade sin långsiktiga plan.

Det finns fortfarande önskemål om att utveckla huvudvägarna så att de betjänar näringslivets behov. Industriföretagen behöver snabba transporter bl.a. via hamnarna. Österbottens handelskammare förväntar sig väghållningsåtgärder för att förbättra effektiviteten på vägnätet och trygga trafiksäkerheten. På huvudvägarna önskas mera omfartsvägar förbi tätorterna samt omkörningsfält. Enligt Södra Österbottens MTK är huvudnätet inom området bra och tillräckligt.

Intressegrupperna (bussförbundet, länsstyrelsen i Västra Finland, MTK Södra Österbotten) inom Vasa vägdistrikt anser att underhållet av vägnätet av lägre klass är en viktig förutsätt-



ning för lant- och skogsbruket samt för kollektivtrafiken. Speciellt viktigt är vinterunderhållet på vägarna av lägre klass. Tjällossningen och vägarnas dåliga skick medför olägenheter för den dagliga trafiken i glesbygderna. Enligt bussförbundet har Vägverket en betydande roll för att trygga och utveckla verksamhetsförutsättningarna för busstrafiken.

Länsstyrelsen i Västra Finland anser att trafiksäkerhetsfrågorna är viktiga också i framtiden. Trafiksäkerhetsarbetet måste effektiviseras och kommunernas trafiksäkerhetsarbete stödas. Den bandliknande bosättningen försämrar trafiksäkerheten och försvårar förbättringen av trafiklederna. Man måste speciellt trygga rörligheten för barn och äldre människor. Säkerheten för dessa specialgrupper kan främjas genom att man förbättrar verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken. Placeringen av hållplatser, deras utrustning och vinterunderhåll främjar dessa mål. I stadsregioner borde kollektivtrafikens marknadsandel ökas och på landsbygden borde basservicen bevaras.

### *Landskapsförbundens förväntningar*

I landskapsförbundens regionutvecklingsprogram har man framställt de trafikmässiga utvecklingsbehoven. Inom Vasa vägdistrikt består landskapens problem av att befolkningen åldras och minskar. Den interna flyttningsrörelsen i landskapen går till landskapscentra.

Österbottens landskap marknadsförs som ett viktigt nordiskt landskap med goda förbindelser i alla riktningar. Till Österbottens förbunds centrala trafikmässiga mål hör att:

- säkerställa förbindelserna till skärgårdssamhällena
- utveckla nya nord-sydliga och öst-västliga korridorer
- höja huvudvägnätets klassificering
- få rv 8 med i TEN-nätet
- säkerställa det regionala och lokala landsvägsnätets samt skogsbilvägnätets nivå
- sträva efter bättre regional servicenivå inom järnvägstrafiken
- få Vasa hamn med i TEN-nätet
- säkerställa färjetrafiken året om i Kvarken

- specialisera verksamheten vid hamnarna och i farlederna
- utveckla goda trafikförbindelser sjöledes i skärgården
- utvidga flygförbindelserna för Österbottens del
- förbättra den internationella flygtrafiken för charter- och godstrafikens del.

Enligt Södra Österbottens förbund är de viktigaste utvecklingsmålen för trafiken att:

- utvidga TEN-nätet (riksvägarna 18 och 19)
- utveckla vägnätet av lägre klass (virkestransporter, insamlings- och distributionstransporter för näringsverksamheten)
- utveckla den spårbundna trafiken för snabbgående tåg ända till Uleåborg
- elektrifiera järnvägen till Vasa
- få med Seinäjokis flygplats i TEN-nätet samt utveckla dess förbindelser och servicenivå
- bevara Kvarkenförbindelsen med tanke på turismen inom området och de internationella förbindelserna.

Den centrala utvecklingsåtgärden för Mellersta Österbottens förbund är att utveckla hamnen i Karleby och utnyttja dess gateway-ställning, i vilket ingår att skapa ett kommersiellt och logistiskt centrum i landskapscentrumet. Till målen hör också att:

- få rv 8 med i TEN-nätet
- bygga Suomenselkävägen
- få finska huvudbanan till tidsenlig nivå
- sätta den tvärgående banan i skick
- vidareutveckla hamnarna i Karleby och Rahja
- utveckla flygtrafiken via Kronoby flygfält.

### **Allmänna mål som uppställts för utvecklingen av trafiksystemet**

#### *Frågor i regeringsprogrammet gällande vägar och trafik*

Frågor gällande vägtrafiken i regeringsprogrammet för Lipponens andra regering är:

- Utgångspunkten för trafikpolitiken är principen för en hållbar utveckling. Med trafikpolitik stöder man en samhällsekonomisk tillväxt, förbättrar tillståndet för miljön och skapar förutsättningar för en bättre logistisk konkurrenskraft. Till olika delar av lan-



det erbjuds förbindelser och trafik tjänster som stöder utvecklingen av region- och samhällsstrukturen.

- Trafiknätets skick och värde bibehålls på nuvarande nivå. Regeringen förbereder sig för att finansiera trafiknätprojekt med specialarrangemang.
- Finland utnyttjar sin ställning som naturlig trafikled och affärsverksamhetscentrum mellan EU och Ryssland och genomför trafikinfrastrukturprojekt som stöder detta.
- Trafiksäkerheten främjas i syfte att minska antalet allvarliga trafikolyckor trots den ökande trafiken.
- Kollektivtrafikens lockelse och lämplighet för olika användargrupper förbättras genom att man utvecklar resecentra, informationen och nya serviceformer samt påverkar biljettpriserna. Den åldrande befolkningens och de handikappades rörlighetsbehov beaktas.
- Vägverkets organisation utvecklas utgående från pågående pilotprojekt, med tillämpande av god personalpolitik.
- Förnyandet av bilbeståndet påskyndas genom att man förändrar strukturen för beskattningen av trafiken så att man kraftfullare än hittills beaktar miljökonsekvenserna, speciellt bränsleförbrukningen och trafiksäkerhetsfaktorerna.
- För att minska trafikutsläppen ökas kollektivtrafikens relativa andel av persontrafiken och järnvägarnas andel av godstrafiken. Man utreder möjligheterna att få bullernormerna på nordisk nivå.

#### *KM:s mål för att förbättra trafiksäkerheten*

Statsrådet uppställde som mål 1997, att antalet trafikdödade uppgår 2005 till under 250. I den riksomfattande trafiksäkerhetsplanen 2001–2005 presenteras vilka metoder som skall användas för att målet skall nås.

Målet i KM:s vision är att vägtrafiksystemet skall planeras så, att ingen behöver dö eller skadas allvarligt i trafiken. Målet med den här planen är att skapa förutsättningar för en kontinuerlig utveckling av trafiksystemet så att antalet trafikdödade uppgår till högst 100 omkring 2025.

#### *KM:s mål för att minska utsläppen*

Kommunikationsministeriet har uppställt som mål att koldioxidutsläppen inom trafiken är på 1990 års nivå fram till 2010. För att målet skall nås, trots att trafiken ökar, behövs förutom fordonstekniska metoder också andra åtgärder.

Bly- och svaveldioxidutsläppen inom vägtrafiken har redan nästan helt försvunnit och målen gällande dem har nåtts.

#### *Bestämmelser om riksomfattande mål för områdesanvändningen i den nya markanvändnings- och bygglagen*

Statsrådet fattade 30.11.2000 ett beslut om riksomfattande mål för områdesanvändningen, vilka träder i kraft 1.6.2001. De riksomfattande målen för områdesanvändningen är en del av det nya styrsystemet för områdesanvändningen enligt den nya markanvändnings- och bygglagen. Funktionsdugligheten och effektiviteten hos det förnyade styrsystemet för områdesanvändningen förutsätter på förhand uppställda riksomfattande mål, som styr områdesanvändningen och dess planering. Å andra sidan är utmaningarna för områdesanvändningen till sin karaktär sådana, att det behövs en riksomfattande måluppställning för att lösa dem.

De riksomfattande målen för områdesanvändningen har grupperats enligt sakinnehållet i följande helheter:

- Fungerande regional struktur
- Enad samhällsstruktur och livsmiljöns kvalitet
- Kultur- och naturarv, rekreationsanvändning och naturresurser
- Fungerande förbindelsenät och energiförsörjning
- Specialfrågor inom Helsingforsregionen
- Speciella områdeshelheter som natur- och kulturmiljöer

Det övergripande målet för fungerande förbindelsenät är att trafiksystemen planeras och utvecklas som helheter, som omfattar olika trafikformer och betjänar såväl bosättningen som verksamhetsförutsättningarna för näringslivet. Speciell uppmärksamhet fästs vid att minska trafik- och transportbehovet samt förbättra trafiksäkerheten och användningsföret-



sättningarna för miljövänliga trafikformer. Man förbereder sig för nödvändiga trafikförbindelser genom att man främst utvecklar befintliga huvudtrafikförbindelser och -nät.

### 1.7 Sammandrag av nuläget

Man kan konstatera bl.a. följande om nuläget och den förväntade utvecklingen av väghållningen inom Vasa vägdistrikt:

- Antalet invånare i landskapen inom Vasa vägdistrikt minskar ytterligare och koncentrationen till landskapscentra fortsätter.
- Det finns klart flera arbetsplatser inom primärproduktionen i landskapen inom Vasa vägdistrikt än i resten av landet. Dessa arbetsplatser finns jämnt fördelade inom landskapen, vilket ställer krav på skicket hos vägnätet av lägre klass.
- Andelen personer över 64 år ökar betydligt fram till 2030. Detta ställer krav på att förändra trafikmiljön.
- Huvudvägnätet är väl täckande inom Vasa vägdistrikt.
- Till E- och TEN-vägarna hör rv 3. Ett preliminärt beslut om att ta med rv 8 i E-vägnätet fattades i Geneve i november 2000.
- Antalet statistiska tätorter är störst i Vasa vägdistrikt av hela landet.
- Anslutningstätheten är stor på huvudvägarna inom Vasa vägdistrikt.
- Skicket hos de belagda vägarna inom vägdistriktet är klart under genomsnittet för landet.
- Det finns många grusvägar med tjälskador i vägkroppen inom vägdistriktet (2000 ca 126 km).
- De mest betydande förbindelsebristerna finns på riksväg 18 mellan Seinäjoki och Jyväskylä och på stamväg 44 mellan Kauhajoki och Honkajoki. Vägförbindelsen från riksvägen till Yxpilä hamn är bristfällig och olycksbenägen.
- De värsta förbindelsebristerna inom Vasa och Seinäjoki stadsregioner är Vasa förbindelseväg och Smedsby omfartsväg samt Seinäjoki norra och östra omfartsväg.
- Det finns nuförtiden få huvudvägssträckor inom distriktet, där det förekommer trafikstockningar. Enligt trafikprognoserna kommer det också i framtiden att finnas få

vägsträckor på huvudvägarna, där det förekommer trafikstockningar.

- Det bryts allmänt mot hastighetsbegränsningarna 80 km/h och 100 km/h på huvudvägarna. Speciellt stora är överskridningarna av vinterhastighetsbegränsningarna.
- Antalet trafikdödade ökade 1999 och uppgick till 36 personer, vilket är 10 flera än 1998. År 2000 sjönk antalet dödade till 26.
- Det finns fyra skyndsamma bullerskyddsobjekt inom Vasa vägdistrikt
- Skyndsamt behov av grundvattenskydd förekommer på 34 vägkilometer.
- Distriktets väghållningsfinansiering har sjunkit kraftigt på 1990-talet. Det användes 543 Mmk för väghållningen inom distriktet 1993 och ca 330 Mmk 2000. Trafikarbetet på de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt har ökat med ca 7 % från 1993 till 1999.
- Landskapsförbunden inom Vasa vägdistrikt betonar i sina egna planer en utvidgning av TEN-vägnätet, utveckling av vägnätet av lägre klass och utvidgning av terminalförbindelserna.
- I kundresponsen uttrycktes önskemål om bl.a. förbättring av skicket hos de belagda vägarna, mera gång- och cykelvägar och bättre vinterunderhåll på dem samt förbättring av skicket hos vägnätet av lägre klass.





## 2. VÄGHÅLLNINGSBEHOV

### 2.1 Utredning av väghållningsbehovet

Väghållningsbehovet utreddes enligt produktgrupp och produkt av produktteamen och experterna vid Vasa vägdistrikt. Man ordnade två underhandlingar med produktteamens ansvariga personer och experter, där man gick igenom frågor i anknytning till utredningen av väghållningsbehovet. Man utgick i utredningen från målen samt de brister och problem som framkommit vid nulägesutredningen och som man vill avhjälpa. Vid bestämningen av finansieringsbehovet beaktade man omändringen av Vägverket till ett affärsverk, vilket betyder att man under åren 2001–2004 stegvis övergår till fri konkurrens. Övergången till fri konkurrens minskar en aning kostnaderna för speciellt service och underhåll. Väghållningsbehovet har räknats enligt prisnivå 1999.

### 2.2 Väghållningsbehovet enligt produktgrupp

#### Service

Vid bestämning av finansieringsbehovet planerades inga stora förändringar i servicenivån. Servicenivåkraven är huvudsakligen de samma som nu. Det årliga finansieringsbehovet för service antas dock vara i medeltal 15 % större under åren 2001–2015 än 1999. De mest centrala orsakerna till det ökade finansieringsbehovet är följande:

#### Vinterunderhåll

- Mängden belagda vägar som skall underhållas ökar en aning bl.a. på grund av byggandet av gång- och cykelvägar. Också antalet konstruktioner och anordningar ökar.
- På huvudvägnätet bibehålls vinterunderhållet i stort sett på nuvarande nivå. Användningen av salt minskar. Det är dyrare att använda ersättande ämnen och metoder än salt.
- På vägnätet av lägre klass höjs kvalitetsnivån från fall till fall enligt situationen (anpassat underhåll). Typiska ställen där man använder anpassat underhåll på vägnätet av lägre klass är vägsträckor, där det t.ex. förekommer regelbunden

kollektivtrafik (skolskjutsar), regelbundna mjölkbilstransporter och torvtransporter.

- Servicenivån på gång- och cykelvägarna och busshållplatserna i anknytning till dem förbättras. Saneringarna av tätortsvägarna inklusive konstruktioner och anordningar höjer kostnaderna för vinterunderhållet.
- Finansieringsbehovet för vinterunderhållet antas öka mest av alla serviceprodukter.

#### Skötsel av trafikmiljön

- Det sker inga stora förändringar i skötseln av trafikmiljön. Strykningen på riksväg 8 effektiveras på vissa vägsträckor. Kostnaderna för renhållning av rast- och parkeringsplatserna ökar en aning.

#### Skötsel av konstruktioner och anordningar

- Det sker inga stora förändringar i servicenivån för konstruktioner och anordningar. Finansieringsbehovet ökar en aning främst på grund av ökade lappningskostnader för beläggningar samt det ökade antalet konstruktioner och anordningar.

#### Skötsel av grusvägar

- Servicenivån på grusvägarna bibehålls oförändrad. Den lilla ökningen av finansieringsbehovet beror på ökat behov av grusning och dammbindning.

#### Skötsel av färjetrafik

- Öjskata färjeförbindelse ersattes i oktober 2000 med fast förbindelse, varefter servicekostnaderna för färjetrafiken sjunker. Servicekostnaderna för färjetrafiken betalas av Vägförvaltningens huvudkontor.

Det genomsnittliga årliga finansieringsbehovet för service under åren 2001–2005 har uppskattats enligt produkt till följande:

**Tabell.** Genomsnittligt årligt finansieringsbehov för service 1000 mk/år under åren 2001–2015.

Produkt	1999 verklig	2001-2015 behov	Ändring %
Vinterunderhåll	38 109 <sup>1)</sup>	45 500	23
Skötsel av trafikmiljön	22 909	24 500	7
Skötsel av konstruktioner och anordningar	11 236	13 000	15
Skötsel av grusvägar	17 474	19 000	9
Skötsel av färjetrafiken	(4 592)	(3 700) <sup>2)</sup>	
Sammanlagt	89 778 <sup>3)</sup>	102 000 <sup>3)</sup>	15

1) I kostnaderna ingår ca 1,2 Mmk kostnader för 1999 som överförts till 2000

2) Bron som ersätter Öjskatafärjan togs i bruk 27.10.2000

3) Servicekostnaderna för färjetrafiken ingår inte



## Underhåll och ersättande investeringar

Det har gjorts två alternativa uppskattningar, alternativen 1 och 2, om behovet av underhållsinvesteringar och ersättande investeringar. I alternativ 1 uppskattas att det årliga finansieringsbehovet 2001–2015 är i medeltal 11 % större än 1999 och i alternativ 2 22 % större än 1999.

De mest centrala faktorer som inverkar på underhållet och de ersättande investeringarna är följande:

### Alternativ 1

- Konditionsnivån på de belagda vägarna bibehålls på nuvarande nivå, tyngdpunkten kommer dock att vara lagd på huvudvägarna. Andelen ytbehandling med asfaltmassa ökar, vilket ökar kostnaderna med ca 4 Mmk/år.
- Nivån på rast- och parkeringsplatserna höjs, hållplatsregleringarna inom kollektivtrafiken ökas och de åtgärder som specialtransportruterna förutsätter genomförs.
- Reparationerna av tjälskador på grusvägarna minskas jämfört med 1999. Kravet

på resultatmålet för avlägsnande av tjälskador har sänkts i alla vägdistrikt jämfört med 1999.

- Man fäster större uppmärksamhet än hittills på skicket hos gång- och cykelvägarnas beläggning och konstruktion så, att konditionsnivån är god eller åtminstone tillfredsställande.
- Det årliga finansieringsbehovet för service, underhåll och reparation av broar har uppskattats till 1 % av broarnas återanskaffningsvärde. Av finansieringsbehovet riktas ca 75 % till underhåll och ersättande investeringar.

### Alternativ 2

- Utöver alternativ 1 höjs de belagda vägarnas konditionsnivå till medeltalet för landet och bristerna i huvudvägarnas sidolutning avlägsnas under planperioden.

Finansieringsbehovet för underhåll och ersättande investeringar har i alternativen 1 och 2 uppskattats till följande enligt produkt:

**Tabell.** Genomsnittligt årligt finansieringsbehov för underhåll och ersättande investeringar 1000 mk/år under åren 2001- 2015 i alternativen 1 och 2.

Produkt	1999 verklig	2001-2015 behov Alt 1	Ändring %	2001-2015 behov Alt 2	Ändring %
Underhåll av beläggningar	38 529	47 000	22	59 000	53
Underhåll av konstruktioner och anordningar	9 763	12 300	26	12 300	26
Ersättande investeringar					
- tjällossningsreparationer på grusvägar	17 120	9 000	- 47	9 000	-47
- förbättring av belagd vägs konstruktion	40 979	46 200	13	47 000	15
- grundlig förbättring och förnyande av bro	6 430	10 000	56	10 000	56
Sammanlagt	112 821	124 500	11	137 300	22

## Utbyggnads- och nyinvesteringar

Behovsundersökningarna för utbyggnads- och nyinvesteringarna gjordes enligt följande produktindelning:

- bygga motorvägar/motortrafikvägar
- bygga en andra körbana
- förbättra vägens linjeföring
- bygga gång- och cykelväg samt andra lätttrafikregleringar
- bygga planskild anslutning
- bygga omkörningsfält
- förnya bro till klart bättre nivå
- bygga tilläggskörfält
- vägbreddning och eventuell konstruktionsförbättring
- linjeförbättring och beläggning av grusväg
- anslutningsregleringar inklusive enskilda vägar
- infarts- och omfartsvägar
- tätortsregleringar
- trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder (t.ex. bygga viltstängsel och belysning, göra trafikmiljön mjukare, avlägsna järnvägsplankorsningar, sänka hastighetsnivån)
- bygga bullerskydd
- bygga grundvattenskydd

- utveckla kollektivtrafiken och färdkedjorna (bygga busshållplatser och förvaringsrum för cyklar samt förbindelser för den lätta trafiken till hållplatserna)
- utveckla och förbättra terminalförbindelser
- bygga serviceområde
- bygga ny vägförbindelse
- bygga ny bro
- ersätta färja med bro.

Behovsundersökningarna skrevs ut enligt område (Vasa, Seinäjoki och Karleby, övriga städer och tätorter samt glesbygder), enligt vägklass (stomnät, övriga huvudvägar och övriga vägar) och enligt finansieringskälla (basvaghållning och utveckling).

Behovet av utbyggnads- och nyinvesteringar framgår av bifogade tabell. Uppskattningen av finansieringsbehovet baserar sig för nästan alla produkters del på uppskattningar enligt projekt. För utvecklings- och många andra projekts del har finansieringsbehovet beräknats för en s.k. basversion och en nerbantad version. I tabellerna som följer har finansieringsbehovet framställts enligt den s.k. basversionen.





**Tabell.** Behovet av utbyggnads- och nyinvesteringar sammanlagt (Mmk) under åren 2001–2015 och det årliga behovet i medeltal (Mmk/år, jordbyggnadskostnadsindex 106,3).

Utbyggnads- och nyinvesteringar	Vasa, Seinäjoki, Karleby				Övriga städer och tätorter				Glesbygder				Sammanlagt		
	Behov 2001 - 2015 Mmk				Behov 2001 - 2015 Mmk				Behov 2001 - 2015 Mmk				2001 - 2015	1999	
Basvaghållning och utveckling sammanlagt															
Åtgärder	Stom-nät	Öv-riga hu-vud-vä-gar	Öv-riga vä-gar	To-talt	Stom-nät	Öv-riga hu-vud-vä-gar	Öv-riga vä-gar	To-talt	Stom-nät	Öv-riga hu-vud-vä-gar	Öv-riga vä-gar	To-talt	Mmk	Mmk/år	Mmk
1. Bygga motorvägar/motortrafikvägar															
2. Bygga en andra körbana			10	10						10		10	20	1,3	
3. Linjeföringsförbättring									66	49	10	125	125	8,3	
4. Lätttrafikregleringar			45	45	25	25	25	75	73	66	99	238	358	23,9	13,4
5. Bygga planskild anslutning		23		23					18	50		68	91	6,1	4,4
6. Bygga omkörningsfält									16	3		19	19	1,3	
7. Förnya bro till klart bättre nivå									5	7		12	12	0,8	1,9
8. Bygga tilläggskörfält															
9. Vägbreddning och ev. konstruktionsförbättring									91	95	30	216	216	14,4	
10. Linjeförbättring och beläggning av grusväg											40	40	40	2,7	5,8
11. Anslutningsregleringar inkl. enskilda väganlutningar	19	5	18	42		72	8	80	82	44	28	154	276	18,4	0,7
12. Infarts- och omfartsvägar	218	72	68	358			40	40					398	26,5	
13. Tätortsregleringar					30	15	66	111	16			16	127	8,5	3,1
14. Trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder	5		10	15					35	7	20	62	77	5,1	4,9
15. Bygga bullerskydd	7			7		4		4	7	1		8	19	1,3	
16. Bygga grundvattenskydd			4	4					40	77	7	124	128	8,5	4,8
17. Utveckla kollektivtrafiken och färdkedjorna	1	1	1	3					1	1	1	3	6	0,4	0,1
18. Utveckla och förbättra terminalförbindelser			48	48			19	19			18	18	85	5,7	2,4
19. Bygga serviceområde									4	5		9	9	0,6	0,5
20. Bygga ny vägförbindelse											64	64	64	4,3	0,4
21. Bygga ny bro									12	10		22	22	1,5	
22. Ersätta färja med bro															11,5
<b>SAMMANLAGT</b>	250	101	204	555	55	116	158	329	466	425	317	1208	2092	140	54

Om finansieringsbehovet kan man konstatera följande:

- Under planperioden föreslås inte något byggande av motor- eller motortrafikväg, byggande av tilläggskörfält på de nuvarande vägarna och ersättande av färja med bro.
- Av produkterna föreslås mest finansiering för
 

- byggande av infarts- och omfartsvägar	398 Mmk
- lätttrafikregleringar	358 Mmk
- anslutningsregleringar	276 Mmk
- vägbreddning och eventuell konstruktionsförbättring	216 Mmk
- byggande av grundvattenskydd	128 Mmk
- förbättring av linjeföringen	125 Mmk

Största delen (90 %) av byggandet av infarts- och omfartsvägarna riktar sig till Vasa-, Seinäjoki- och Karlebyområdena och främst då till stomnätet. Största delen av lättrafikregleringarna föreslås gälla vägarna i glesbygder. Tyngdpunkten inom anslutningsregleringarna finns på huvudvägarna och gäller stomnätet i glesbygderna. Tyngdpunkten i fråga om breddningen och en eventuell konstruktionsförbättring av vägarna finns på övriga huvudvägar inom glesbygder samt på stomnätet. Största delen av linjeföringsförbättringarna föreslås gälla stomnätet i glesbygder.

- Finansieringsbehovet för produkterna enligt väglass fördelas enligt följande:

- stomnätet	771 Mmk	37 %
- övriga huvudvägar	642 Mmk	31 %
- övriga vägar	679 Mmk	32 %

- Största delen (58 %) av finansieringsbehovet för produkterna gäller glesbygdsvägar.
- Av de investeringar på 2 092 Mmk som behövs 2001–2005 föreslås 910 Mmk investeringar genomföras med utvecklingsfinansiering, i medeltal 60,7 Mmk/år. Av investeringarna som föreslås genomföras med utvecklingsfinansiering föreslås ca 70 % riktas till stomnätet i glesbygder samt Vasa, Seinäjoki och Karleby stadsregioner. År 1999 erhöles inga utvecklingspengar för investeringar. För planering erhöles utvecklingspengar 2,6 Mmk.

**Tabell.** Utvecklingsprojekt som föreslås genomföras under planperioden (jordbyggnadskostnadsindex 106,3).

Stadsregioner		Vasa vägdistrikts långsiktiga plan
Vasa		Mmk
8	Hemstrand – Stormossen (Smedsby omfartsväg)	125
717	Vasa – Höstves	68
Vasaregionen sammanlagt		193
Karleby		
756	Karleby hamnväg	48
Karlebyregionen sammanlagt		48
Seinäjoki		
18	Seinäjoki norra omfartsväg	70
19	Seinäjoki östra omfartsväg	80
19	Sammonkatu och Pultra planskilda anslutningar	40
Seinäjokiregionen sammanlagt		190
Stadsregionerna sammanlagt		431
Utvecklingsprojekt på stomnätet på landsbygden		
3	Jalasjärvi – Helsingby	86
8	Åbo distrikts gräns – Pörtom	100
8	Vasa – Karleby	122
18	Laihela – Ylistaro	60
18	Seinäjoki – Alavo	37
19	Kivisaari – Lappo	50
67	Siltala planskilda anslutning	25
Utvecklingsprojekt på stomnätet på landsbygden		480
Utvecklingsprojekt sammanlagt		911
Mmk/år		60,7



## Planering

Till planeringsprodukter räknas trafiksystemplanering, preliminär planering, utredningsplanering, vägplanering och konstruktionsplanering för andra än utvecklingsprojekts del. Konstruktionsplaneringen av utvecklingsprojekt ingår i investeringsutgifterna för projektet.

För planering användes 8,8 Mmk 1999. Det genomsnittliga penningbehovet för planeringen beräknas vara 10 Mmk/år under planperioden. Ökningen beror på följande:

- Kvalitetskraven för planeringen ökar en aning i och med fri konkurrens inom vägbyggnadsarbetena.
- Tidigareläggandet av vägförordningarna enligt principerna i TIETO 94 ökar planeringskostnaderna med 5–10 %.
- Konsekvensutredningarna (t.ex. för trafiksäkerhetens och miljöns del) skall i fortsättningen göras grundligare än hittills.
- Behovet av trafiksystemplanering och preliminär planering ökar.
- Växelverkan mellan olika intressegrupper ökar inom planeringen, vilket ökar planeringskostnaderna.

## Trafikledning

Trafikledningen är ny som produkt. De åtgärder som ingår i produkten har tidigare ingått i andra produkter. Betydelsen av trafikledning kommer att öka inom alla vägdistrikt under planperioden. Det årliga genomsnittliga finansieringsbehovet för trafikledningen inom Vasa vägdistrikt har under planperioden beräknats vara 2/3 större än nu. Ökningen beror till största delen på följande:

- Trafikcentralen i Vasa förnyas i och med utvecklingen inom datakommunikationstekniken.
- Systemet för uppföljning av väg- och trafikförhållandena i realtid (t.ex. LAM och vägväder) förnyas och utvidgas.
- Variabla hastighetssystem tas i bruk på rv 3 mellan Laihela och Helsingby och på rv 8 mellan Vasa och Oravais.
- Inom Vasa och Seinäjoki tas informationstavlor i bruk.

- Nätet av informationsställen utökas med fem.
- Automatisk trafikövervakning påbörjas förutom inom Seinäjokiregionen också inom Vasaregionen.

**Tabell.** Genomsnittligt årligt finansieringsbehov för trafikledningen 1 000 mk/år 2001 – 2015

Produkt	1999 verkl.	2001-2015 behov	Ändring %
Service och underhåll av anordningar och system	1 300	2 300	77
Investeringar i anordningar och system	500	700	40
Sammanlagt	1 800	3 000	67

## Markanskaffning

Markanskaffningarna består av anskaffningar av vägområden samt skötselutgifter för markområden. År 1999 användes 13,8 Mmk för markanskaffningar. Som finansieringsbehov för planperioden planeras 15 Mmk/år. Ökningen beror främst på ökande ersättnings- och markanskaffningskostnader, som speciellt utvecklingsprojekten kommer att medföra.

## Vägförvaltningen och dess investeringar

För vägförvaltningen och vägförvaltningens investeringar användes 32,5 Mmk 1999. Det årliga finansieringsbehovet beräknas vara 30 Mmk under planperioden. Den minskade finansieringen jämfört med nuläget beror på att personalen minskar.

## Trafiksäkerhet

Man har vid utredningen av behovet av trafiksäkerhetsåtgärder utgått ifrån, att de mål för att förbättra trafiksäkerheten, som distriktet uppställt, kan uppnås. De kvantitativa trafiksäkerhetsmålen på distriktsnivå sträcker sig bara till 2005. Trafiksäkerhetssituationen ser dock ut som att man inte fram till 2005 når de uppställda målen med de nuvarande åtgärderna.

Det finns ingen särskild trafiksäkerhetsprodukt, utan alla trafiksäkerhetsåtgärder har inkluderats i ovan nämnda produkter. Det

anses nödvändigt att göra bl.a. följande för att förbättra trafiksäkerheten:

- Underhållsnivån, speciellt för vinterunderhållets del, förbättras på gång- och cykelvägarna.
- Gång- och cykelvägarna utökas med 375 km och 45 underfarter byggs.
- Vägbelysningen utökas och belysningsstolparna på huvudvägarna görs eftergivliga.
- Trädbeståndet invid vägarna gallras på de mest problematiska områdena med älgfara.
- Små anslutningsregleringar (förskjutningar, kanaliseringar, refuger, väjningsfält, retardationsfält och enskilda vägregleringar) genomförs i samband med andra projekt eller som separata åtgärder.
- Sänkningen av hastighetsbegränsningen till 40 km/h i tätorter fortsätter och hastighetsbegränsningen sänks på de mest problematiska huvudvägssträckorna och -ställena.
- I de mest problematiska järnvägsplaneringsningarna (5–6 st.) byggs säkerhetsanordningar.
- Man fortsätter att göra trafikmiljön mjukare, främst i samband med annan förbättring men också som separata åtgärder.
- Trafiksäkerhetsarbetet effektiveras. Metoderna är att delta i utarbetandet av trafiksystemplaner, kommunala markanvändningsplaner och trafiksäkerhetsplaner samt att effektivera utbildningen, informationen och upplysningsarbetet.

## Miljö

Någon särskild miljöprodukt finns inte, utan alla åtgärder som gäller miljön har inkluderats i ovan nämnda produkter. I fråga om att förbättra miljön anses följande åtgärder nödvändiga:

- Saltanvändningen inom halkbekämpningen minskas speciellt på grundvattenområdena, och saltet ersätts med mera miljövänliga material.
- Det finns fyra skyndsamma bullerskyddsobjekt inom distriktet. De föreslås genomföras under planperioden. Av dem finns två på riksväg 3 och två på riksväg 8.
- Det finns vägar som saltas på vintern på 90 km viktiga grundvattenområden av klass I inom distriktet. Man reserverar sig för att skydda slänterna på dessa vägar under planperioden.
- Man borde pröva på att använda s.k. tysta beläggningar inom bullerbekämpningen.
- Beläggningen av grusvägar på grundvattenområden och i byar föreslås utökas.

## Sammandrag av finansieringsbehovet

I bifogade tabell har det genomsnittliga årliga finansieringsbehovet i Vasa vägdistrikt 2001–2015 sammanställts. Av tabellen framgår också fördelningen av finansieringsbehovet mellan de tre största stadsregionerna (Vasa, Seinäjoki och Karleby), övriga städer och tätorter samt glesbygder.





**Tabell.** Vasa vägdistrikts finansieringsbehov under planperioden 2001-2015 (jordbyggn.kostn.index 106,3)

BASVÄGHÅLLNING + UTVECKLING	Vasa, Seinä- joki, Karleby		Övriga städer och tätorter		Glesbygder				Vägar sammanlagt				Sammanlagt	
	Verkl.	Behov	Verkl.	Behov	Huvudvägar		Övriga vägar		Huvudvägar		Övriga vägar		Verkl.	Behov
					Verkl.	Behov	Verkl.	Behov	Verkl.	Behov	Verkl.	Behov		
Väghållningens del- område	1999	2015	1999	2015	1999	2015	1999	2015	1999	2015	1999	2015	1999	2015
1. Service													89 778	102 000
- vinterunderhåll													38 109	45 500
- skötsel av trafikmiljö													22 909	24 500
- skötsel av konstruk- tioner och anordningar													11 286	13 000
- skötsel av grusvägar													17 474	19 000
- skötsel av färjetrafik														
2. Underhåll och er- sättande investering- ar									40 700	55 400	72 071	81 900	112 821	137 300
- underhåll av belägg.									16 600	25 400	21 929	33 600	38 529	59 000
- underhåll av konstruk. och anordningar									3 850	5 500	5 913	6 800	9 763	12 300
- reparation av väg- kroppsmenfore, grusv.									0	0	17 120	9 000	17 120	9 000
- konstruktionsförbät- ring och -förstärkning av belagd väg av konditionsorsaker									17 600	20 200	23 379	26 800	40 979	47 000
- grundlig reparation och förnyande av bro av konditionsorsaker									2 700	4 300	3 730	5 700	6 430	10 000
3. Utbyggnads- och nyinvesteringar	810	37 000	5 960	21 900	26 130	59 400	20 438	18 500	27 017	94 200	26 351	42 600	53 368	136 800
- utbyggn.investeringar	810	14 500	5 960	20 600	25 630	58 000	8 551	14 200	26 517	73 400	14 464	33 900	40 981	107 300
- nyinvesteringar	0	22 500	0	1 300	500	1 400	11 887	4 300	500	20 800	11 887	8 700	12 387	29 500
4. Planering													8 844	10 000
5. Trafikledning	600	1 000	300	300	900	1 700	0	0	1 800	3 000	0	0	1 800	3 000
- service och underhåll av anordningar och system i anknytning till trafikledning	400	500	100	200	800	1 600	0	0	1 300	2 300	0	0	1 300	2 300
- investeringar i anord- ningar och system i anknytning till trafikled- ning	200	500	200	100	100	100	0	0	500	700	0	0	500	700
6. Ersättningar och markanskaffningar													13 844	15 000
7. Vägförvaltningen och dess investeringar													32 522	30 000
Väghållningen totalt													312 977	434 100
UTVECKLING	Vasa, Seinä- joki, Karleby		Övriga städer och tätorter		Glesbygder				Vägar sammanlagt				Sammanlagt	
	Verkl.	Behov	Verkl.	Behov	Huvudvägar		Övriga vägar		Huvudvägar		Övriga vägar		Verkl.	Behov
					Verkl.	Behov	Verkl.	Behov	Verkl.	Behov	Verkl.	Behov		
Väghållningens del- område	1999	2015	1999	2015	1999	2015	1999	2015	1999	2015	1999	2015	1999	2015
Utveckling	2 200	30 100	0	0	423	33 600	0	0	2 623	56 000	0	7 700	2 623	63 700
Utbyggn.investeringar	0	6 100	0	0	0	31 300	0	0	0	35 900	0	4 500	0	40 400
Nyinvesteringar	0	22 500	0	0	0	800	0	0	0	20 100	0	3 200	0	23 300
Planering	2 200	1 500	0	0	423	1 500	0	0	2 623	3 000	0	0	2 623	3 000

Av tabellen framgår, att det genomsnittliga årliga finansieringsbehovet enligt behovsundersökningarna uppgår till ca 434 Mmk under planperioden, vilket är 39 % mera än finansieringen 1999 (313 mmk). Ökningen är störst inom utbyggnads- och nyinvesteringarna. Deras årliga finansieringsbehov föreslås uppgå till ca 137 Mmk, när de 1999 var ca 53 Mmk. Ökningen är 156 %. Av utbyggnads- och nyinvesteringarna föreslås cirka hälften genomföras med utvecklingsmedel.

I Vägverkets långsiktiga plan för hela landet "Riktlinjer för väghållningen 2015" uppskattas det genomsnittliga årliga finansieringsbehovet till 5,8 mrd mk. Finansieringen 1998 var ca 4,4 mrd. mk. Behovet är för hela landet ca 33 % större än finansieringen 1998. Av bifogade tabell framgår förändringsbehovet för finansieringen enligt produktgrupp för hela landet och Vasa vägdistrikt.

**Tabell.** Förändringsbehovet för finansieringens del under planperioden i hela landet och Vasa vägdistrikt jämfört med den nuvarande finansieringen.

Produktgrupp	Hela landet			Vasa vägdistrikt		
	1998 Mmk	Behov Mmk/år	Ändring %	1999 Mmk	Behov Mmk/år	Ändring %
Service	1 200	1 300	8	90	102	13
Underhåll och ersättande investeringar	770	950	23	113	137	21
Utbyggnads- och nyinvesteringar	1 530	2 660	74	53	137	158
Trafikledning	20	70	250	2	3	50
Planering	140	160	14	9	10	11
Markanskaffning	160	160	0	14	15	7
Efterfinansiering av Lahtisvägen	10	100	900			
Vägförvaltningen och dess investeringar	560	440	-21	32	30	-6
Sammanlagt	4 390	5 840	33	313	434	39

I Vasa vägdistrikts verksamhets- och finansieringsplan 1999–2003 har man som genomsnittligt finansieringsbehov för åren 2001–2003 föreslagit 320 Mmk/år inklusive markanskaffningar men utan servicekostnader för färjetrafiken.





### 3. ALTERNATIVA RIKTLINJER FÖR VERKSAMHETEN

Bildandet av alternativa riktlinjer för verksamheten baserar sig på riksomfattande linjedragningar för väghållningen (Riktlinjer för väghållningen 2015, Helsingfors 2000) och på Vasa vägdistrikts egna regionala behov. Förutom dessa har också trafikministeriets allmänna mål gällande ekonomi, regional och social jämlikhet samt miljö och säkerhet i anknytning till utvecklandet av trafiksystem inverkat på bildandet av riktlinjerna. Också Vägverkets egna mål för olika delområden inom väghållningen har inverkat på linjedragningarna för alternativen.

#### 3.1 Vägverkets riksomfattande riktlinjer för verksamheten "Riktlinjer för väghållningen 2015"

I planeringen av Vägverkets riksomfattande riktlinjer för väghållningen ingick tre alternativ som var

- ett personbilstrafikinriktat alternativ,
- ett lätttrafik- och kollektivtrafikinriktat alternativ och
- ett alternativ som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet.

Utgående från jämförelsen mellan alternativen bildades den slutliga riktlinjen för väghållningen på basis av alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet.

Det centrala innehållet i Vägverkets riksomfattande riktlinjer för verksamheten "Riktlinjer för väghållningen 2015" är följande:

Kvalitetsnivån hos servicen bibehålls i huvudsak på nuvarande nivå. Kostnaderna för service ökar under planperioden en aning på grund av trafiktillväxten och ökningen av mängden som skall underhållas. I riktlinjerna för service betonas säkerställandet av vinterunderhållsnivån, trafiksäkerheten, gång- och cykelvägarna och anpassat underhåll av lågtrafikerade vägar.

Underhållsinvesteringarna och de ersättande investeringarna ökas för att hejda försämringen av vägnätets skick. De belagda vägnas skick bibehålls på nuvarande nivå,

vilket betyder ökande åtgärder speciellt i fråga om underhåll och grundliga reparationer av vägnätet av lägre klass. I och med att broarna blir äldre ökar behovet att reparera dem. På huvudvägarna och andra livligt trafikerade vägar bibehålls jämnheten och konstruktionsnernas skick på den nuvarande goda nivån. På regionvägarna bibehålls jämnheten och konstruktionen på en tillfredsställande nivå och de lågtrafikerade belagda vägarna bibehålls i försvarligt skick. Olägenheter till följd av tjälskador i vägkroppen på grusvägarna minskas. Man fäster ökad uppmärksamhet vid beläggningarnas skick på gång- och cykelvägarna.

Som en följd av den interna flyttningsrörelsen ökar trafiken i stadsregioner – speciellt i huvudstadsregionen och andra tillväxtcentra – betydligt mera än på andra områden. Väginvesteringarna på dessa områden ökas. Finansieringen räcker dock bara till för att avlägsna de värsta flaskhalsarna för biltrafiken och den riktas till projekt som förbättrar funktionsdugligheten hos färdkedjor samt förbindelserna till hamnar och terminaler. I enlighet med målen satsar man speciellt på att förbättra förhållandena för kollektivtrafiken, fotgängarna och cyklisterna.

Utvecklandet av huvudvägarna koncentreras till deras centrala del, stomnätet. Stomnätets längd är 6 430 km och det förbättras enligt riksomfattande, enhetliga principer. På stomnätet flyttas tyngdpunkten från byggandet av motorvägar till att förbättra huvudvägssträckor med två körfält. Huvudvägssträckorna förbättras som längre förbindelsesträckor.

Det finns många regionala behov att trafikmässigt utveckla region- och förbindelsevägarna. På grund av de begränsade anslagen är förbättringsåtgärderna små och riktar sig främst till reparationer och enstaka trafiksäkerhetsförbättrande regleringar i närheten av tätorterna.

#### 3.2 Alternativa riktlinjer för verksamheten inom Vasa vägdistrikt

Vid planeringen av riktlinjen för väghållningen inom Vasa vägdistrikt granskades två alternativa riktlinjer, som är



- ett alternativ som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet och
- ett alternativ som betonar säkerheten och miljön.

Alternativen och deras prioriteringar har gjorts av en arbetsgrupp som har utarbetat Vasa vägdistrikts långsiktiga plan. Till arbetsgruppen hör förutom vägdistriktets egna experter också representanter för landshypoteksbankerna. De alternativa riktlinjerna preciserades enligt responsen från intressegruppsseminariet, som hölls i september. Efter justeringarna gjordes utvärderingar av

och jämförelser mellan effekterna av alternativen. Utgående från dessa gjordes riktlinjen för väghållningen inom Vasa vägdistrikt 2001–2015.

Finansieringsgranskningarna har gjorts enligt finansieringsnivån 1999 (jordbyggnadskostnadsindex 106,3). I och med att väghållningen i sin helhet utsätts för konkurrens från början av 2005 torde väghållningskostnaderna sjunka med några procent, speciellt för servicens och underhållets del. Detta har dock inte beaktats i finansieringsgranskningarna.

## Beskrivning av de alternativa riktlinjerna för verksamheten

### Service

Alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet, TLV1	Alternativet som betonar säkerheten och miljön, TLV2
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vinterunderhåll</li> <li>- Vinterunderhållsnivån förbättras på de livligast trafikerade huvudvägssträckorna och på huvudvägarna i kustområdet. På det övriga vägnätet och i tätorterna bibehålls vinterunderhållet oförändrat. Anpassat underhåll ökas (t.ex. transporter på lågtrafikerade vägar, olika evenemang).</li> <li>- Saltanvändningen inom halkbekämpningen bibehålls i stort sett på nuvarande nivå</li> <li>• Skötsel av trafikmiljön</li> <li>- Skötselnivån förbättras på rastplatser som är viktiga för den tunga trafiken.</li> <li>- Røjningar i vägmiljön ökas på några huvudvägar för att minska ålgolyckorna (rv 8, 16, 19, 28 och sv 67).</li> <li>- Skötselnivån för körbanemarkeringarna, belysningen och trafikmärkena bibehålls oförändrad.</li> <li>• Skötsel av konstruktioner och anordningar</li> <li>- Skötselnivån för konstruktioner och anordningar bibehålls oförändrad.</li> <li>• Skötsel av grusvägar</li> <li>- Skötselnivån på grusvägarna förbättras en aning.</li> <li>• Skötsel av färjetrafik</li> <li>- Öjskatafärjan ersätts med bro hösten 2000. I övrigt bibehålls skötselnivån för färjetrafiken oförändrad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vinterunderhåll</li> <li>- Vinterunderhållsnivån bibehålls i stort sett oförändrad. Underhållsnivån förbättras på gång- och cykelvägar samt busshållplatser. Anpassat underhåll ökas såsom i alternativ TLV 1. Tätortssaneringarna ökar vinterunderhållskostnaderna i tätorterna.</li> <li>- Saltanvändningen inom halkbekämpningen minskas och användningen av ersättande ämnen ökas.</li> <li>• Skötsel av trafikmiljön</li> <li>- Skötselnivån av vägområdena och rastplatserna förbättras på rastplatserna. På grund av tätortssaneringarna ökar kostnaderna för skötsel av trafikmiljön i tätorter.</li> <li>- Røjningar i vägmiljön ökas på några huvudvägar för att minska ålgolyckorna (rv 8, 16, 19, 28 och sv 67).</li> <li>- Skötselnivån för körbanemarkeringarna, belysningen och trafikmärkena bibehålls oförändrad.</li> <li>• Skötsel av konstruktioner och anordningar</li> <li>- Skötselnivån för konstruktioner och anordningar bibehålls oförändrad. Användningen av miljövänliga material och metoder samt återanvändningen av vägmateriäl ökas.</li> <li>• Skötsel av grusvägar</li> <li>- Skötselnivån på grusvägarna bibehålls oförändrad. Vid bosättningen minskas dammolägenheterna genom ökad dammbindning</li> <li>• Skötsel av färjetrafiken</li> <li>- Öjskatafärjan ersätts med bro hösten 2000. I övrigt bibehålls skötselnivån för färjetrafiken oförändrad.</li> </ul>

I båda alternativen effektiveras sammanjämkningen av kommunernas och vägdistriktets underhållsätgärder i tätorterna. Man förbättrar speciellt samarbetet med företagarna, kommunerna och avfallshanteringsföretagen i fråga om skötseln av rast- och parkeringsplatserna.



## Underhåll

Alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet, TLV1	Alternativet som betonar säkerheten och miljön, TLV2
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Underhåll av beläggningar</li> <li>- Skicket hos beläggningar som är i dåligt skick återställs i gott skick. Ytbehandlingar med asfaltmassa ökas på huvudvägarna.</li> <li>- På övriga vägar bibehålls de belagda vägarnas skick oförändrat.</li> <li>• Underhåll av konstruktioner och anordningar</li> <li>- Man fäster speciell uppmärksamhet vid skicket hos rastplatser som är avsedda för den tunga trafiken.</li> <li>• Ersättande investeringar</li> <li>- Det konstruktionsmässiga skicket hos livligt trafikerade huvudvägar förbättras.</li> <li>- Reparationerna av tjälskador på grusvägarna minskas jämfört med nuläget.</li> <li>- De åtgärder som specialtransportruterna förutsätter genomförs.</li> <li>- Grundliga förbättringar och förnyande av broar effektivteras.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Underhåll av beläggningar</li> <li>- Skicket hos beläggningar som är i dåligt skick på stomvägarna återställs i gott skick. Ytbehandlingar med asfaltmassa koncentreras till stomvägarna. På övriga vägar bibehålls de belagda vägarnas skick oförändrat.</li> <li>- Skicket hos gång- och cykelvägarnas beläggningar och konstruktion bibehålls oförändrat.</li> <li>• Underhåll av konstruktioner och anordningar</li> <li>- Man fäster speciell uppmärksamhet vid skicket hos rastplatserna i tätorter och närheten av tätorter. Underhållskostnaderna för konstruktionerna och anordningarna i tätorter ökar.</li> <li>• Ersättande investeringar</li> <li>- Det konstruktionsmässiga skicket hos huvudvägarna bibehålls oförändrat.</li> <li>- Reparationerna av tjälskador på grusvägarna minskas väsentligt jämfört med nuläget.</li> <li>- De åtgärder som specialtransportruterna förutsätter genomförs.</li> <li>- Grundliga förbättringar och förnyande av broar fortsätter i nuvarande omfattning.</li> <li>- På områden som är störningskänsliga mot trafikbuller används tysta beläggningar.</li> </ul>

## Utbyggnads- och nyinvesteringar

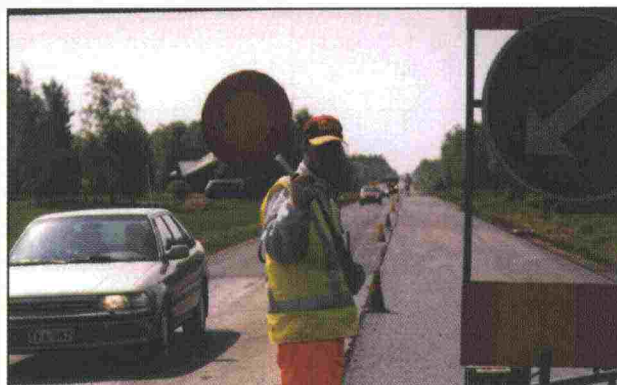
Följande projekt är gemensamma för de båda alternativa riktlinjerna:

- Rv 3, förbättring av sträckan Jalasjärvi – Helsingby (U), 86 Mmk
- Rv 8, förbättring av sträckan Vasa – Karleby (U), 122 Mmk
- Lv 756, byggande av Karleby hamnväg (N), 48 Mmk
- Rv 8, byggande av sträckan Hemstrand – Stormossen (Smedsby omfartsväg) (N), 125 Mmk

- Rv 18, byggande av Seinäjoki norra omfartsväg (N), 70 Mmk

I alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet ingår dessutom förbättringen av rv 8 på sträckan Åbo distrikts gräns – Pörtom (U) 63 Mmk och förbättringen av rv 18 på sträckan Seinäjoki – Alavo (U) 37 Mmk.

Genomförandet av dessa projekt med utvecklingsfinansiering beror på den riksomfattande finansieringen och det riksomfattande programmet för utvecklingsprojekt.



Förutom ovan nämnda projekt ingår följande i de alternativa riktlinjerna för verksamheten:

Alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet, TLV1	Alternativet som betonar säkerheten och miljön, TLV2
<p>Tyngdpunkten i förbättringen av vägnätet finns på stomnätet samt in- och utfarterna inom Vasa, Seinäjoki och Karleby stadsregioner, terminalförbindelserna och vägarna som är viktiga för den tunga trafiken.</p> <p>På livligt trafikerade huvudvägar genomförs anslutningsregleringar och andra åtgärder som främjar smidigheten för den tunga trafiken (t.ex. omkörningsfält, variabla hastighetsbegränsningar och plan-skilda anslutningar, lätttrafikregleringar).</p> <p>På vägnätet av lägre klass riktas förbättringsåtgärderna till vägar som är viktiga för transporterna. Åtgärderna består av t.ex. förbättring av vägens bärlast och broar.</p> <p>Tätortssaneringar genomförs bara i liten omfattning. Trafiksäkerheten i tätorter förbättras främst med små och billiga åtgärder (hastighetsbegränsningar, små anslutnings- och vägregleringar).</p> <p>Separata trafiksäkerhetsåtgärder kan genomföras relativt lite. De koncentreras till det som är mest effektivt för den tunga trafiken, främst livligt trafikerade huvudvägar.</p> <p>Grundvattenskydd och bullerbekämpning genomförs bara i samband med andra projekt.</p>	<p>Tyngdpunkten i förbättringen av vägnätet finns i stadsregionerna och tätorterna samt på vägar som är viktiga för trafiksäkerheten och miljön.</p> <p>I stadsregioner och tätorter förbättras in- och utfarterna samt genomförs regleringar som främjar den lätta trafiken och busstrafiken. Nätet av gång- och cykelvägar kompletteras så att de blir sammanhängande. Tätortssaneringar genomförs.</p> <p>På huvudvägarna, också livligt trafikerade huvudvägar, förbättras de vägsträckor som är de mest problematiska med tanke på trafiksäkerheten.</p> <p>Separata trafiksäkerhetsåtgärder genomförs i stor omfattning. Dessa är t.ex. sänkning av hastigheten i tätorter och på problematiska huvudvägssträckor, lätttrafikregleringar, anslutningsregleringar och omändring av belysningsstolparna till eftergivliga stolpar. Förbindelserna för den lätta trafiken till busshållplatserna förbättras på hela vägnätet. Järnvägsplankorsningar förbättras.</p> <p>I glesbygder byggs gång- och cykelvägar i närheten av skolorna och serviceställena.</p> <p>Grusvägar på grundvattenområden och i bycentra beläggs.</p> <p>Grundvattenskydd och bullerbekämpningar genomförs i samband med andra projekt men också som separata projekt.</p>

## Trafikledning

Alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet, TLV1	Alternativet som betonar säkerheten och miljön, TLV2
<p>Variabla hastighetsbegränsningar ökas på vägarna inom stomnätet. Väglogs- och väderinformationen ökas. Nätet av informationsställen utvidgas. Variabla trafikstyrningssystem tas i bruk på vägarna inom stomnätet.</p> <p>Styrningen av specialtransporterna effektivteras.</p>	<p>Variabla hastighetsbegränsningar ökas på stomnätet. Väglogs- och väderinformationen ökas. Nätet av informationsställen utvidgas. Automatisk hastighetsövervakning ökas. Hållplatsinformationen på centrala busshållplatser utvecklas. Informationen om rutter ökas i stadsregionerna (variabelt styrsystem).</p> <p>Informationen om rutter för lätt trafik utvecklas.</p> <p>Styrningen av specialtransporterna effektivteras.</p>

## Sammandrag av finansieringen

De alternativa riktlinjerna för verksamheten har gjorts enligt en finansieringsnivå som är 1999 års nivå + ca 10 % = 343 Mmk. Fördelningen av finansieringen i de alternativa riktlinjerna på olika delområden inom väghållningen framgår av bifogade tabell.



**Tabell.** Fördelningen av finansieringen av de alternativa riktlinjerna för verksamheten på olika delområden inom väghållningen (jordbyggnadskostnadsindex 106,3).

Väghållningens delområde	Kostnader 1999 Mmk	Finansiering i medeltal åren 2001-2015	
		Mmk/år	
		TPV 1	TPV 2
<b>1. Service</b>	<b>89,8</b>	<b>93,0</b>	<b>93,0</b>
- vinterunderhåll	38,1	40,5	39,5
- skötsel av trafikmiljö	22,9	23,5	24,0
- skötsel av konstruktioner och anordningar	11,3	11,5	12,0
- skötsel av grusvägar	17,5	17,5	17,5
- skötsel av färjetrafiken			
<b>2. Underhåll och ersättande investeringar</b>	<b>112,8</b>	<b>121,0</b>	<b>111,0</b>
- underhåll av beläggningar	38,5	47,0	44,0
- underhåll av konstruktioner och anordningar	9,8	10,0	11,0
- reparationer av vägkroppsmenföre, grusvägar	17,1	10,0	7,0
- konstruktionsförbättring och -förstärkning på belagd väg av konditionsorsaker	41,0	46,0	42,0
- grundlig reparation och förnyande av bro av konditionsorsaker	6,4	8,0	7,0
<b>3. Utbyggnads- och nyinvesteringar</b>	<b>53,4</b>	<b>75,0</b>	<b>84,5</b>
- utbyggnadsinvesteringar	39,1	60,0	69,5
- nyinvesteringar	14,3	15,0	15,0
<b>4. Planering</b>	<b>8,8</b>	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>
<b>5. Trafikledning</b>	<b>1,8</b>	<b>2,5</b>	<b>3,0</b>
- service och underhåll av anordningar och system i anknytning till trafikledning	1,3	2,0	2,3
- investeringar i anordningar och system i anknytning till trafikledning	0,5	0,5	0,7
<b>6. Ersättningar och markanskaffningar</b>	<b>13,9</b>	<b>14,5</b>	<b>14,5</b>
<b>7. Vägförvaltningen och dess investeringar</b>	<b>32,5</b>	<b>28,0</b>	<b>28,0</b>
<b>Väghållningen sammanlagt</b>	<b>313,0</b>	<b>343,0</b>	<b>343,0</b>

Utbyggnads- och nyinvesteringarna fördelas på följande sätt enligt område:

Område	Utbyggnadsinvesteringar Mmk/år			Nyinvesteringar Mmk/år			Sammanlagt Mmk/år		
	1999	TLV 1	TLV 2	1999	TLV 1	TLV 2	1999	TLV 1	TLV 2
Vasa, Seinäjoki och Karleby stadsregioner	0,8	13,0	16,5	0,0	15,0	15,0	0,8	28,0	31,5
Övriga städer och centrumtätorter	6,0	9,5	13,5	3,2	0,0	0,0	9,2	9,5	13,5
Glesbygder									
• Huvudvägar	25,6	30,5	30,5	0,5	0,0	0,0	26,1	30,5	30,5
• Övriga vägar	8,6	7,0	9,0	8,7	0,0	0,0	17,3	7,0	9,0
Vägar sammanlagt									
• Huvudvägar	26,5	44,0	46,0	0,5	12,0	12,0	26,9	56,0	58,0
• Övriga vägar	14,5	16,0	23,5	11,9	3,0	3,0	26,5	19,0	26,5

## 4. UTVÄRDERING AV EFFEKTERNA AV DE ALTERNATIVA RIKTLINJERNA

### 4.1 Genomförandet av utvärderingen av effekterna

Effekterna av de alternativa riktlinjerna för väghållningen utvärderas för de målsättningsars del som framställs i punkt 1 i plandelen och som är:

- samhällsekonomisk effektivitet
  - effektiviteten och lönsamheten inom väghållningen
  - vägnätets skick och dagliga farbarhet
  - kombinerade transporter och fungerande färdkedjor
  - samordning och förtätning av samhällsstrukturen
  - stöda uppgjorda trafiksystemplaner
- näringslivets verksamhetsförutsättningar
  - huvudvägsförbindelser och förbindelser till terminaler
  - anslutning av rv 8 till TEN- och E-näten och utveckling av rv 18
  - stöda landsbygdens transporter
  - trafikledningsmetoder
  - utveckla internationella förbindelser
- regional jämlikhet
  - stöda målen för områdesanvändningen på riksomfattande nivå och landskapsnivå
  - beakta befolkningens och näringslivets behov inom olika områden
- social jämlikhet
  - olika befolkningsgruppers rörlighetsmöjligheter inom olika områden
  - verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken och den lätta trafiken
- trafiksäkerhet
  - minska antalet trafikdödade
  - minska antalet avkörnings- och mötesolyckor
  - förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister
  - utarbeta trafiksäkerhetsplaner
- miljö
  - minska riskerna för grundvatten
  - minska antalet personer som utsätts för trafikbuller
  - minska koldioxidutsläppen
  - stads- och tätortsstrukturen samt -bil- den
  - värdefulla natur- och kulturområden

- naturens mångfald och naturresurser

### 4.2 Tillvägagångssättet vid utvärderingen

För båda alternativens del utvärderas skilt för varje mål hur väl riktlinjen stöder förverkligandet av målet. I utvärderingen används en skala i fem steg:

- ++ stöder förverkligandet av målet väl
- + stöder en aning förverkligandet av målet
- 0 ingen väsentlig inverkan på förverkligandet av målet/ingen förändring jämfört med nuläget
- förhindrar förverkligandet av målet en aning/målet uppnås inte helt
- - förhindrar betydligt förverkligandet av målet/målet uppnås inte närmelsevis

Utvärderingen av effekterna har gjorts av arbetsgruppen för Vasa vägdistrikts långsiktiga plan och konsulten.

### 4.3 Effekterna av de alternativa riktlinjerna

**Effekterna på den samhällsekonomiska effektiviteten**

***Mål: Väghållningsåtgärderna inriktas och dimensioneras så effektivt och ekonomiskt som möjligt.***

Väghållningen utsätts i sin helhet för fri konkurrens före utgången av 2004. I och med konkurrensen ökar lönsamheten och effektiviteten inom väghållningen för de båda alternativa riktlinjerna. På grund av den knappa väghållningsfinansieringen måste man i de båda alternativa riktlinjerna fästa speciell uppmärksamhet vid att de vidtagna åtgärder är effektiva.

#### Sammandrag

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Konkurrensutsättning av väghållningen	+	+
Inriktning av väghållningsåtgärderna	+	+
<b>Väghållningens lönsamhet och effektivitet</b>	<b>+</b>	<b>+</b>



**Mål: Vägnätets skick och dagliga farbarhet tryggas inom hela distriktet under hela året.**

Uppnåendet av målet bedöms med följande faktorer:

- vägnätets ytskick
- vägnätets konstruktionsmässiga skick
- antalet trafikbegränsningar
- skicket hos gång- och cykelvägarna
- vinterunderhållsnivån
- smidigheten på huvudvägnätet

**Alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet**

Beläggningarna på huvudvägarna är i gott skick. De livligt trafikerade huvudvägarnas konstruktionsmässiga skick har förbättrats. Antalet grusvägar som är i dåligt skick har ökat en aning jämfört med nuläget. Mängden trafikbegränsningar på menföresvägarna ökar en aning. Specialtransportrutten är i skick. Skicket hos gång- och cykelvägarna har försämrats en aning jämfört med nuläget. Vinterunderhållsnivån har förbättrats på livligt trafikerade huvudvägar. Smidigheten på huvudvägnätet förbättras en aning.



**Alternativet som betonar säkerheten och miljön**

Beläggningarna på stomnätet är i gott skick. De övriga belagda vägarnas skick är på nuvarande nivå. Huvudvägarnas konstruktionsmässiga skick är oförändrat. Antalet grusvägar som är i dåligt skick har ökat klart jämfört med nuläget och mängden trafikbegränsningar på menföresvägarna har ökat tydligt

jämfört med nuläget. Specialtransportrutten är i skick. Skicket hos gång- och cykelvägarna har förbättrats jämfört med nuläget. Vinterunderhållsnivån är huvudsakligen oförändrad. Smidigheten på huvudvägnätet är också oförändrad.

#### Sammandrag

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Vägnätets ytskick	++	+
Vägnätets konstruktionsmässiga skick	+	0
Mängden trafikbegränsningar på vägnätet	0	-
Skicket hos gång- och cykelvägarna	-	+
Vinterunderhållsnivån	+	0
Framkomligheten på huvudvägarna	+	0
<b>Vägnätets skick och farbarhet</b>	<b>+</b>	<b>0</b>

**Mål: Med väghållningen möjliggör man kombinerade transporter och fungerande färdkedjor mellan olika trafikformer och inom vägtrafiken mellan olika färdssätt.**

Uppnåendet av målet bedöms med följande faktorer:

- funktionsdugligheten hos transportkedjorna inom primärproduktionen
- utvecklingen av terminalförbindelserna
- funktionsdugligheten hos och utvecklingen av färdkedjorna för persontrafiken

**Alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet**

Funktionsdugligheten för transportkedjorna inom primärproduktionen förbättras en aning, eftersom man på vägnätet av lägre klass riktar förbättringsåtgärderna till de vägar som är viktiga med tanke på transporterna. Skicket hos vägarna av lägre klass, speciellt grusvägarna, vilka har liten betydelse för transporterna, försämrats en aning. Terminalförbindelserna förbättras till hamnarna i Karleby, Kristinestad och Jakobstad samt till flygfältet i Seinäjoki. Det sker ingen betydande förbättring av färdkedjorna för persontrafiken.



### Alternativet som betonar säkerheten och miljön

Funktionsdugligheten för transportkedjorna inom primärproduktionen försämras på vägnätet av lägre klass och speciellt på menföresgrusvägarna. Av terminalförbindelserna har man förbättrat sådana som samtidigt har förbättrat miljön och trafiksäkerheten (förbindelserna till hamnarna i Karleby och Jakobstad). Färdkedjorna för persontrafiken förbättras väsentligt.

#### Sammandrag

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Funktionsdugligheten hos transportkedjorna inom primärproduktionen	0	-
Funktionsdugligheten hos terminalförbindelserna	++	+
Funktionsdugligheten hos färdkedjorna inom persontrafiken	0	++
Kombinerade transporter och fungerande färdkedjor	+	+

**Mål: Med väghållningen stöds, som en del av utvecklingen av trafiksystemet, samordningen och förtätningen av samhällsstrukturen så att möjligheterna till kollektivtrafikresor, cykling och gångtrafik ökar.**

Uppnåendet av målet bedöms med följande faktorer

- antalet högklassiga vägar som skall förbättras
- längden gång- och cykelvägar, deras kombinationsmöjlighet och kontinuitet samt hållplatsernas kvalitetsnivå och
- vägarnas barriäreffekt

### Alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet

Smidiga huvudvägsförbindelser kan öka splittringen av samhällsstrukturen speciellt i Vasa- och Seinäjokiregionerna. Samtidigt ökar de vägarnas barriäreffekter. Nätet av gång- och cykelvägar ökar en aning. Det sker inga väsentliga förändringar i deras kombinationsmöjligheter och kontinuitet. Hållplatsernas kvalitetsnivå bibehålls oförändrad.

### Alternativet som betonar säkerheten och miljön

Smidiga huvudvägsförbindelser kan öka splittringen av samhällsstrukturen speciellt i Vasa- och Seinäjokiregionerna. Samtidigt ökar de vägarnas barriäreffekter. En kraftig satsning på gång- och cykelvägar samt buss- trafikregleringar möjliggör för sin del en samordning och förtätning av samhällsstrukturen.

#### Sammandrag

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Mängden huvudvägar som skall förbättras	-	-
Nätet av gång- och cykelvägar samt hållplatsernas kvalitetsnivå	0	++
Vägarnas barriäreffekt	-	-
Samordning och förtätning av samhällsstrukturen	-	0

**Mål: Med väghållningen stöder man målen för trafiksystemen för hela landet, landskapen, stadsregionerna och kommunerna samt genomför de utvecklingsinvesteringar som framställs i dessa planer.**

Uppnåendet av målet bedöms med följande faktorer:

- stöda målen i trafiksystemplanerna
- genomföra projekt som framställs i trafiksystemplanerna

I planen Trafiksystemet i Finland 2020 betonas utvecklingen av huvudvägnätet, förbättringen av förhållandena för kollektivtrafiken och den lätta trafiken samt dämpandet av tillväxten inom personbilstrafiken speciellt i tätorter. Sammanfattningsvis kan konstateras att alternativet som betonar säkerheten och miljön stöder som helhet bättre principerna i den riksomfattande trafiksystemplanen än alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet. I Vasa vägdistrikt har inte gjorts någon trafiksystemplan på landskapsnivå.

I landskapsöversikterna betonas speciellt åtgärder, med vilka man kan stöda och förbättra verksamhetsförutsättningarna för näringslivet. Man kan således som sammanfattning konstatera, att riktlinjen som betonar



verksamhetsförutsättningarna för näringslivet stöder landskapens mål bättre än riktlinjen som stöder säkerheten och miljön.

Inom Vasa vägdistrikt utarbetas som bäst trafiksystemplaner för Vasa och Seinäjoki stadsregioner. För Vasa stadsregions del är arbetet på slutrakan. Inom Seinäjoki stadsregion påbörjas arbetet först nu. För Vasa stadsregions del genomförs de mest centrala förbättringsprojekten som föreslås i trafiksystemplanen på det allmänna vägnätet enligt båda riktlinjerna för våghållningen. För den lätta trafikens och kollektivtrafikens del stöder och förverkligar alternativet som betonar säkerheten och miljön trafiksystemplanen för Vasaregionen bättre än alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet.

#### Sammandrag

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Stöda målen i trafiksystemplanen (riksomfattande nivå, landskapsnivå, Vasa)	+	+
Genomföra projekten i trafiksystemplanen (Vasa)	0	+
<b>Stöda de uppgjorda trafiksystemplanerna</b>	<b>0</b>	<b>+</b>

**Effekterna på verksamhetsförutsättningarna för näringslivet**

**Mål: Man erbjuder fungerande och säkra huvudvägsförbindelser samt trygga och fungerande förbindelser till terminaler av riksomfattande betydelse.**

Uppnåendet av målet bedöms med följande faktorer:

- smidigheten på huvudvägarna
- säkerheten på huvudvägarna
- smidigheten hos terminalförbindelserna
- säkerheten hos terminalförbindelserna

Smidigheten på huvudvägarna är en aning bättre i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet än i alternativet som betonar säkerheten och miljön. Detta beror på att det i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet ingår flera utbyggnadsinvesteringsprojekt på huvudvägarna än i alternativet som

betonar säkerheten och miljön. Hastighetsnivån på huvudvägarna är också en aning högre i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet.

Säkerheten på huvudvägarna är bättre i alternativet som betonar säkerheten och miljön än i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet, vilket beror på det stora antalet trafiksäkerhetsåtgärder.

Smidigheten hos terminalförbindelserna förbättras jämfört med nuläget. Smidigheten är bättre i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet än i alternativet som betonar säkerheten och miljön, eftersom det i det först nämnda alternativet ingår flera förbättringar av terminalförbindelserna än i det senare alternativet.

#### Sammandrag

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Smidigheten på huvudvägar	+	0
Säkerheten på huvudvägar	0	+
Smidigheten hos terminalförbindelser	++	+
Säkerheten hos terminalförbindelser	+	0
<b>Huvudvägs- och terminalförbindelser</b>	<b>+</b>	<b>0</b>

**Mål: Riksväg 8 ansluts till E- och TEN-vägnäten och riksväg 18 utvecklas till en väg på riksvägsnivå.**

Anslutningen av riksväg 8 till E- och TEN-vägnäten ingår i de båda alternativa riktlinjerna. Riksväg 18 utvecklas mera till en väg på riksvägsnivå i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet.

#### Sammandrag

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Anslutning av rv 8 till E- och TEN-vägarna	++	++
Utveckling av rv 18 till riksvägsnivå	+	-
<b>Rv 8 till E- och TEN-vägarna och utveckling av rv 18</b>	<b>+</b>	<b>0</b>



**Mål: På vägnätet av lägre klass tryggas de transporter som är nödvändiga för näringslivet och landsbygdens primärproduktion under alla årstider.**

Framkomligheten på vägnätet av lägre klass försämras jämfört med nuläget. Reparationerna av tjälskador på grusvägarna minskar i båda alternativen. Minskningen är större i alternativet som betonar säkerheten och miljön än i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet. För vinterunderhållets del finns det inga skillnader mellan alternativen. Anpassat underhåll ökas på lågtrafikerade vägar bl.a. med tanke på transporterna. För linjeförbättringar och beläggningar av grusvägar används 30 Mmk under planperioden i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet och 20 Mmk i alternativet som betonar säkerheten och miljön. Behovet är 40 Mmk.

#### Sammandrag

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Menförets omfattning	0	-
Vinterunderhållsnivå	0	0
Förbättring och beläggning av grusvägar	-	--
<b>Säkerställa transporterna på landsbygden</b>	<b>0</b>	<b>-</b>

**Mål: Med hjälp av trafikledning ökas transportsmidigheten och -säkerheten samt transporternas tillförlitlighet främst på huvudvägarna och inom Vasa, Seinäjoki och Karleby stadsregioner.**

Satsningarna på trafikledning ökas klart i båda alternativen jämfört med nuläget. I alternativet som betonar säkerheten och miljön utnyttjas den nya trafikledningstekniken mera omfattande. För trafikledning används 2001–2015 i genomsnitt 3,0 Mmk/år i alternativet som betonar säkerheten och miljön och 2,5 Mmk/år i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet. Behovet är 3,0 Mmk

#### Sammandrag

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Omfattningen hos och mängden trafikledningslösningar (smidighet och säkerhet)	+	++
<b>Trafikledningsmetoder</b>	<b>+</b>	<b>++</b>

**Mål: Trafikförbindelserna i anknytning till internationella trafikkorridorer och -områden utvecklas.**

Båda alternativen stöder i någon mån uppnåendet av målet, alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet (förbindelserna till hamnarna i Karleby och Jakobstad, rv 18 Seinäjoki norra omfartsväg och rv 18 sträckan Seinäjoki – Alavo) mera än alternativet som betonar säkerheten och miljön (Karleby hamnväg och rv 18 Seinäjoki norra omfartsväg).

#### Sammandrag

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Antalet projekt i anknytning till internationella trafikkorridorer	+	0
<b>Utveckling av internationella förbindelser</b>	<b>+</b>	<b>0</b>

#### Regional jämlikhet

**Mål: Man beaktar de riksomfattande målen för områdesanvändningen i väghållningen och främjar deras förverkligande. Effekterna av väghållningsåtgärderna bedöms utgående från den regionala strukturen och användningen av områdena. Också landskapsplanerna beaktas inom väghållningen och man strävar efter att främja förverkligandet av dem.**

Båda alternativen stöder uppnåendet av de riksomfattande målen för områdesanvändningen för trafikregleringarnas del, alternativet som betonar säkerheten och miljön en aning mera än alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet.

Alternativet som betonar säkerheten och miljön främjar områdesanvändningen mera jäm-



likt än alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet.

### Sammandrag

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Åtgärder som stöder de riksomfattande målen	0	+
Förverkligande av landskapsplaner	+	+
<b>Stöda målen för områdesanvändningen på riksomfattande nivå och landskapsnivå</b>	<b>0</b>	<b>+</b>

**Mål: Befolkningens och näringslivets olika behov beaktas på områden där befolkningsmängderna ökar och minskar.**

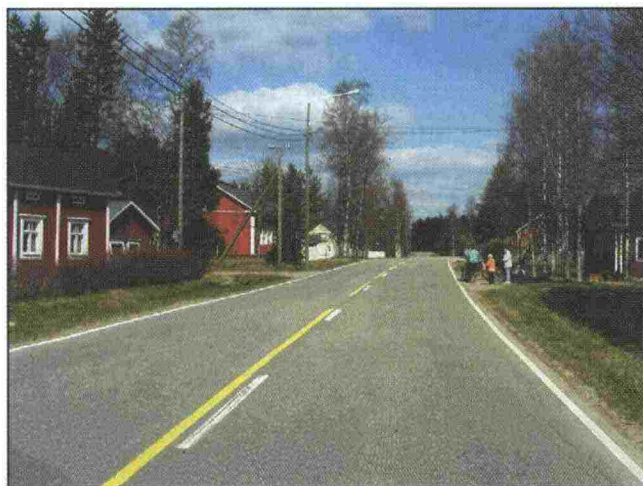
Utbyggnads- och nyinvesteringarna fördelas i riktlinjerna för verksamheten på olika områden och vägar på följande sätt:

Alternativa riktlinjer	% -fördelning		% -fördelning	
	Städer och tätorter	Glesbygder	Huvudvägar	Övriga vägar
Näringslivet	50,0	50,0	74,7	25,3
Säkerhet och miljö	53,3	46,7	68,6	31,4

Av de ersättande investeringarna går ca 40 % till huvudvägar och ca 60 % till övriga vägar i båda alternativen. Av de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt är ca 17 % huvudvägar.

### Sammandrag

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Inriktningen av utbyggnads- och nyinvesteringarna på tätorter/glesbygder	0	+
Inriktningen av utbyggnads- och nyinvesteringarna på huvudvägar/övriga vägar	+	0
<b>Beaktandet av befolkningens och näringslivets behov på olika områden</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



### Social jämlikhet

**Mål: Verksamhetsförutsättningarna för persontrafiken tryggas för olika befolkningsgrupper i städer, tätorter och glesbygder.**

Vinterunderhållsnivån bibehålls så gott som oförändrad på vägnätet av lägre klass i båda alternativen. Genom att öka det anpassade underhållet underlättas verksamhetsförutsättningarna för bl.a. busstrafiken på vintern.

Nivån på skötseln av grusvägarna är en aning högre än nu i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet. Reparationerna av tjälskadorna på grusvägarna minskas dock jämfört med nuläget. Rörlighetsförhållandena för dem som använder gång- och cykelvägar bibehålls i stort sett oförändrade.

Nivån på skötseln av grusvägarna bibehålls oförändrad i alternativet som betonar säkerheten och miljön. Reparationerna av tjälskadorna minskas väsentligt jämfört med nuläget. Skicket hos gång- och cykelvägarna, hållplatsernas nivå och förbindelserna till hållplatserna samt skötselnivån på gång- och cykelvägarna samt hållplatserna förbättras.



**Sammandrag**

Mål	Närings- livet	Säkerhet och miljö
Vägnätet av lägre klass	0	0
Rörlighetsförhållandena för personbilstrafiken	0	0
Rörlighetsförhållandena för kollektivtrafiken	+	+
Rörlighetsförhållandena för den lätta trafiken	+	+
<b>Rörlighetsmöjligheter- na för olika befolk- ningsgrupper inom olika områden</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Mål: I Vasa, Seinäjoki och Karleby stadsregioner gynnas kollektivtrafiken och den lätta trafiken och i övriga städer och tätorter den lätta trafiken.**

Verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken och den lätta trafiken stöds i alternativet som betonar säkerheten och miljön klart mera än nu. I alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet blir det inga väsentliga skillnader i verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken och den lätta trafiken i städer och tätorter. De separata investeringarna i kollektivtrafiken och den lätta trafiken är 4,1 Mmk i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet och 6,7 Mmk i alternativet som betonar säkerheten och miljön. Behovet är 8,2 Mmk/år. År 1999 användes 0,3 Mmk.

**Sammandrag**

Mål	Närings- livet	Säkerhet och miljö
Verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken och den lätta trafiken i städer och tätorter	+	++

**Trafiksäkerhet**

**Mål: Trafiksäkerheten förbättras enligt det riksomfattande målet så att antalet trafikdödade på de allmänna vägarna inom Vasa vägdistrikt är så litet som möjligt, år 2005 högst 18 personer (36 personer 1999). Också efter 2005 minskar antalet dödade inom trafiken hela tiden.**

Det förutspås att antalet trafikdödade minskar på de allmänna vägarna till följd av de föreslagna åtgärderna i de alternativa riktlinjerna, men dock inte så mycket att de uppställda målen nås. Antalet trafikdödade antas minska i alternativet som betonar säkerheten och miljön mera (trafiksäkerhetsåtgärderna riktas till huvudvägar och tätorter) än i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet. De trafiksäkerhetsförbättrande investeringarna (investeringarna i bifogade tabeller 2, 4, 5, 6, 11, 13 och 14) är i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet 33,0 Mmk/år och i alternativet som betonar säkerheten och miljön 45,2 Mmk/år. Behovet är 64,6 Mmk/år. För dessa investeringar användes 26,5 Mmk 1999.

**Sammandrag**

Mål	Närings- livet	Säkerhet och miljö
Antalet trafikdödade	--	-
<b>Minskning av antalet trafikdödade</b>	<b>--</b>	<b>-</b>

**Mål: Antalet avkörnings- och mötesolyckor minskas och deras följder lindras. Tyngdpunkten för åtgärderna är lagd på huvudvägarna.**

Antalet avkörnings- och mötesolyckor antas minska i båda alternativen. Följderna av olyckorna antas lindras mera i alternativet som betonar säkerheten och miljön (sänkning av hastighetsbegränsningarna på huvudvägssträckor, ändring av belysningsstolparna till eftergivliga, utvidgning av den automatiska hastighetsövervakningen) än i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet. Investeringarna på huvudvägarna för att minska antalet avkörnings- och mötesolyckor (investeringarna i bifogade tabeller 2, 6 och 14) är i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet 4,2 Mmk/år och i alternativet som betonar säkerheten och miljön 5,1 Mmk/år. Behovet är 5,7 Mmk/år. För dessa investeringar användes 3,7 Mmk 1999.



**Sammandrag**

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Minskning av antalet avkörnings- och mötesolyckor	0	0
Lindring av följderna av olyckorna	-	+
Minskning av antalet avkörnings- och mötesolyckor	0	0

**Mål: Säkerheten för fotgängarna, cyklister och andra som använder gång- och cykelvägarna förbättras så att också fallolyckorna minskar.**

I alternativet som betonar säkerheten och miljön förbättras nivån och skicket hos servicen (främst halkbekämpningen) klart. Dessutom genomförs sådana lätttrafikregleringar (bättre underfarter, bättre förbindelser till hållplatserna) som minskar fallolyckorna. I alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet antas antalet fallolyckor inte minska. För separata lätttrafikregleringar används 12,0 Mmk/år i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet och 17,0 Mmk/år i alternativet som betonar säkerheten och miljön. Behovet är 23,9 Mmk/år. För dessa investeringar användes 13,4 Mmk 1999.

**Sammandrag**

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Servicenivån (speciellt vinterunderhåll) och fg+cy-vägarnas skick	0	+
Mängden investeringar	0	+
Förbättring av säkerheten för fotgängare och cyklister	0	+

**Mål: Det finns en gällande trafiksäkerhetsplan i varje kommun inom Vasa vägdistrikt 2015.**

Man utgår i båda alternativen från att det finns en gällande trafiksäkerhetsplan i varje kommun inom Vasa vägdistrikt 2015.

**Sammandrag**

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Utarbetande av trafik-säkerhetsplaner för kommunerna	+	+

**Miljö**

**Mål: Risken för nedsmutsning av grundvatten till följd av våghållningen och vägtrafiken minskas.**

Risken för nedsmutsning av grundvatten beror på halkbekämpning, dammbindning och transport av farliga ämnen. I alternativet som betonar säkerheten och miljön minskas användningen av salt inom halkbekämpningen och användningen av ersättande ämnen ökas. Det samma gäller i det här alternativet också för dammbindningen på grusvägarna. På rutterna för transporter av farliga ämnen sker det inte några väsentliga förändringar med undantag av Karleby hamnväg. Grundvattenskydd till följd av transporter av farliga ämnen genomförs inte. För grundvattenskydd används 2,1 Mmk/år i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet och 4,6 Mmk/år i alternativet som betonar säkerheten och miljön. Behovet är 8,5 Mmk/år. För grundvattenskydd användes 4,8 Mmk 1999.

**Sammandrag**

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Halkbekämpning	-	+
Dammbindning	0	+
Transporter av farliga ämnen	-	-
Investeringar i grundvattenskydd	-	0
Minskning av risken för nedsmutsning av grundvatten	-	0

**Mål: Antalet personer som utsätts för trafikbuller minskas på bostadsområden, störningskänsliga områden eller vid grupper av byggnader som är mest problematiska med tanke på trafikbuller. Man inverkar förebyggande på kommunernas byggnadslovsmyndigheter så, att områden eller**



**byggnader som är störningskänsliga för trafikbuller inte planeras på bullerområdena invid nuvarande eller kommande vägar.**

I alternativet som betonar säkerheten och miljön kan antalet personer som utsätts för trafikbuller minskas mera än i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet. I båda alternativen inverkar man förebyggande på byggnadslovsmydigheterna så att man undviker byggande på störningskänsliga områden. För byggande av bullerskydd används 0,5 Mmk/år i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet och 1,1 Mmk/år i alternativet som betonar säkerheten och miljön. Behovet är 1,3 Mmk/år. År 1999 byggdes inga bullerskydd.

**Sammandrag**

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Minskning av antalet personer som utsätts för trafikbuller	-	0
Inverka förebyggande på byggnadslovsmydigheterna	+	+
Investeringar i bullerskydd	0	+
<b>Minskning av bullerolägenheterna</b>	-	<b>0</b>

**Mål: Med väghållningen främjas att målsättningarna för en minskning av koldioxidutsläppen uppnås för vägtrafikens del.**

Mängden koldioxidutsläpp är direkt beroende av bränsleförbrukningen. Mängden bränsle som används inom biltrafiken 2015 är större inom Vasa vägdistrikt än den nuvarande bränsleförbrukningen på grund av ökningen av trafikarbetet. Det är sannolikt att bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen är lite mindre i alternativet som betonar säkerheten och miljön än i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet.

**Sammandrag**

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
Bränsleförbrukningen inom trafiken	-	-
<b>Minskning av koldioxidutsläppen</b>	-	-

**Mål: Vägtrafiklösningarna anpassas till stads- och tätortsstrukturen samt -bilden med hjälp av trafikledsarkitektur, miljöbyggande och markanvändningslösningar.**

I alternativet som betonar säkerheten och miljön poängteras tätortssaneringar, med vilka man inverkar positivt på tätortsbilden. Också satsningen på skötseln av trafikmiljön förbättrar stads- och tätortsbilden. Byggandet av gång- och cykelvägar i tätorter kan försämrade tätortsbilden, men å andra sidan kan man göra tätortsstrukturen tätare med deras hjälp. Enligt båda alternativen byggs det vägar på nya platser i Vasa, Seinäjoki och Karleby stadsregioner. Även om vägarna anpassas väl efter landskapet kommer de att vara stora element som omformar landskapet. Tätortsinvesteringarna uppgår i alternativet som betonar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet till 3,7 Mmk/år och i alternativet som betonar säkerheten och miljön till 6,0 Mmk/år. Behovet är 8,5 Mmk/år. För tätortsinvesteringar användes 3,1 Mmk 1999.

**Sammandrag**

Mål	Näringslivet	Säkerhet och miljö
<b>Stads- och tätortsstrukturen samt -bilden</b>	<b>0</b>	<b>+</b>

**Mål: Man undviker att bygga på värdefulla natur- och kulturområden.**

Man bygger inte i någotdera alternativen på värdefulla natur- och kulturområden. Det finns inga väsentliga skillnader mellan alternativen i fråga om uppnåendet av målet. På landsbygden är effekterna störst av förbättringen av rv 18 och byggandet av planskilda anslutningar.



**Sammandrag**

Mål	Närings- livet	Säkerhet och miljö
Värdefulla natur- och kulturområden	0	0

**Mål: Med väghållningen främjas bevarandet av naturens mångfald och en sparsam användning av naturresurserna.**

I det näringslivsbetonade alternativet används något mera stenmaterial för beläggning, reparation och byggande av vägar än i alternativet som betonar säkerheten och miljön, där man försöker öka användningen av material som ersätter stenmaterial. Invester-

ingarna uppgår i näringslivsalternativet till 136 Mmk/år och i säkerhets- och miljöalternativet till 140,5 Mmk/år. Behovet är 206 Mmk/år. För investeringarna användes 118,5 Mmk 1999.

**Sammandrag**

Mål	Närings- livet	Säkerhet och miljö
Tagning av stenmaterial	-	-
Återanvändning av material	0	0
Naturens mångfald och naturresurser	-	-



**++**

alternativet stöder förverkligandet av målet väl

**+**

alternativet stöder en aning förverkligandet av målet

**0**

alternativet har ingen väsentlig inverkan på förverkligandet av målet/ingen förändring jämfört med nuläget

**-**

alternativet förhindrar förverkligandet av målet en aning/målet uppnås inte helt

**--**

alternativet förhindrar betydligt förverkligandet av målet/målet uppnås inte närmelsevis

<b>Målområden och mål för väghållningen</b>	<b>Alternativet som förbättrar verksamhetsförutsättningarna för näringslivet</b>	<b>Alternativet som förbättrar säkerheten och miljön</b>
<b>Samhällsekonomisk effektivitet</b>	<b>+</b>	<b>0</b>
• Effektiviteten och lönsamheten inom väghållningen	+	+
• Vagnätets skick och dagliga farbarhet	+	0
• Kombinerade transporter och fungerande färdkedjor	+	+
• Göra samhällsstrukturen enhetlig och tätare	-	0
• Stöda uppgjorda planer för trafiksystem	0	+
<b>Verksamhetsförutsättningar för näringslivet</b>	<b>+</b>	<b>0</b>
• Huvudvägsförbindelser och förbindelser till terminaler	+	0
• Anslutning av rv 8 till TEN- och E-näten och utveckling av rv 18	+	0
• Stöda transporterna på landsbygden	0	-
• Trafikledningsmetoder	+	++
• Utveckla internationella förbindelser	+	0
<b>Regional jämlikhet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
• Stöda målen för användningen av områden riksomfattande och på landskapsnivå	0	+
• Beakta befolkningens och näringslivets behov inom olika områden	0	0
<b>Social jämlikhet</b>	<b>0</b>	<b>+</b>
• Rörlighetsmöjligheter för olika befolkningsgrupper inom olika områden	0	0
• Verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken och den lätta trafiken i städer och tätorter	+	++
<b>Trafiksäkerhet</b>	<b>0</b>	<b>+</b>
• Minska antalet trafikdödade	--	-
• Minska antalet avkörnings- och mötesolyckor	0	0
• Förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister	0	+
• Utarbeta trafiksäkerhetsplaner	+	+
<b>Miljö</b>	<b>-</b>	<b>0</b>
• Minska risken för grundvattenskador	-	0
• Minska antalet människor som utsätts för trafikbuller	-	0
• Minska koldioxidutsläppen	-	-
• Stads- och tätortsstrukturen och -bilden	0	+
• Värdefulla natur- och kulturområden	0	0
• Naturens mångfald och naturresurser	-	-